

# VIENTO DE PONIENTE, VIENTO DE LEVANTE: TRAFALGAR Y EL LARGO Y CÁLIDO VERANO DE 1805<sup>1</sup>

Comunicação apresentada pelo académico  
Juan Marchena Fernández<sup>2</sup>, em 17 de abril

## 1. El gran proyecto de invasión de Inglaterra y las consideraciones de Napoleón Bonaparte sobre sus almirantes

En los primeros meses de 1805, las escuadras francesas y españolas se hallaban desplegadas en varios continentes<sup>3</sup> y al mando de un número importante y singular de oficiales tanto franceses como españoles<sup>4</sup>: 21 navíos, el grueso de la flota de guerra francesa, se hallaba en Brest al mando del almirante Honoré Joseph Antoine Ganteaume<sup>5</sup>; el almirante Edouard-Thomas Missiessy<sup>6</sup> permanecía recalado en Martinica con 11 navíos

---

<sup>1</sup> Este trabajo constituye una importante ampliación y revisión del texto incluido en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, en Marchena Fernández Juan y Cuño Bonito, Justo (Eds.) *Vientos de Guerra. Apogeo y Crisis de la Real Armada. 1750-1823*, Vol. II, Ediciones 12 Calles. Madrid, 2018, págs. 636 y ss.

<sup>2</sup> Miembro Asociado de la Academia de Marinha de Portugal. Dr. en Historia Americana. Catedrático de Historia de América de la Universidad Pablo de Olavide de Sevilla. Director del Área y de los programas de postgrado en esta especialidad en su universidad.

<sup>3</sup> O'Donnell, Hugo, “Análisis de las fuerzas aliadas (Buques, mandos dotaciones)”, en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005. Ver también Monaque, Remi, «La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar», en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005.

<sup>4</sup> Esta presencia en las escuadras combinadas franco-españolas, de varios tipos de oficiales de ambas nacionalidades, permite realizar una comparación sobre las diferentes clases de mandos navales que coexistieron en estos años y que acabarían coincidiendo en Trafalgar.

<sup>5</sup> Honoré Joseph Antoine Ganteaume había nacido en 1755 en La Ciotat, un puerto situado entre Marsella y Tolón, ingresando muy joven en la Armada Real y participando contra Inglaterra en la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Partidario de la revolución, fue prisionero en Inglaterra siendo liberado y ascendido a contralmirante durante el Directorio. Se halló en la batalla de Abukir, donde estuvo a punto de morir abrasado con su navío. Mandó el escuadrón del Mediterráneo y la escuadra que se dirigió a Saint Domingue. Fue uno de los principales interlocutores de Napoleón en lo referente a reforma de la Armada Imperial. Con la restauración, fue nombrado Par de Francia por Luis XVIII, muriendo en 1818. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire*, Librairie Historique et Nobiliaire, Georges Saffroy éditeur, Paris, 1934.

<sup>6</sup> Missiessy de Burges nació en Tolón en 1756. Hijo y nieto de marinos, ingresó a la Armada Real y participó en la guerra de Independencia de los Estados Unidos. Sirvió en el Báltico y en el Mediterráneo, siendo encarcelado por la Revolución por ser noble y sospechoso de absolutista, aunque durante el sitio de Tolón se había negado a servir a los enemigos. Huyó a Italia y regresó a Francia en 1795, donde fue aceptado de nuevo en la Armada de la Convención. Napoleón sospechó siempre de él, temiendo

y numerosa tropa de desembarco; Zacharie Allemand<sup>7</sup>, Charles René Magon y Pierre Dumanoir<sup>8</sup>, aguardaban órdenes en Rochefort con una docena de navíos, algunos terminándose de construir; Antoine Louis de Gourdon<sup>9</sup> se hallaba en Ferrol con 5 navíos franceses, donde había preparados otros 7 españoles al mando de Francisco Pérez de

---

que mantuviera tendencias contrarrevolucionarias. Missiessy dirigió varios escuadrones durante la guerra, aunque, enfadado con Napoleón, dimitió. Luego fue ascendido y regresó al servicio activo, pero en 1814 fue llamado a París, no se unió a Napoleón durante los Cien días, y fue nombrado por Luis XVIII prefecto de Tolon viniendo a constituirse en uno de favoritos del nuevo régimen. Miembro del Consejo del Almirantazgo en 1824, murió en Tolón en 1837. Taillemite, Étienne, *Dictionnaire des marins français*, Tallandier, París, 2002.

<sup>7</sup> Zacharie Fourier Théodore Allemand, nació en 1762 en Port Louis, Isla Mauricio, hijo de un capitán de la compañía de las Indias Orientales, navegando desde muy joven fundamentalmente los mares asiáticos. Ingresó a la Armada Real y luego se integró en las escuadras de la Convención luchando contra los buques ingleses con notable éxito. Formó parte de las expediciones enviadas a Saint Domingue. De carácter áspero y turbulento, tuvo pésimas relaciones con las autoridades navales y sus compañeros. Se retiró voluntariamente en 1814, siendo luego nombrado por Luis XVIII miembro de la Academia de Ciencias. Murió en Tolón en 1826. Thomazi, Auguste, *Les Marins de Napoléon*, Tallandier, Paris 1978.

<sup>8</sup> Pierre Dumanoir ingresó en la Armada Real justo antes de la revolución, y gracias a sus relaciones con prominentes personajes del nuevo régimen escaló puestos rápidamente, hallándose en diversas acciones en el Mediterráneo y en Egipto, y en 1800 ya mandaba un escuadrón en Brest. En la batalla de Algeciras fue reprendido por no ayudar a Linois a completar su acción contra la escuadra británica. Fue enviado luego a la campaña de Saint Domingue, y al regresar a Tolón parece que se le iba a encargar el mando de la gran flota que debería dirigir la invasión de Inglaterra, pero la mala opinión que Napoleón tenía de él (“no es capaz de mantener la disciplina en una gran escuadra, ni de hacerla entrar en acción”), llevó a que se nombrara en su lugar al almirante Villeneuve, y él quedó como segundo en el mando. Tras su defección en Trafalgar, y tras caer prisionero en Inglaterra, fue sometido a un consejo de guerra en el que resultó absuelto, y aunque Napoleón le volvió a encomendar otra misión en Danzig, en 1815 se declaró partidario de los borbones siendo nombrado conde por el rey Luis XVIII, alcanzando los más altos cargos en la Armada, muriendo en 1829. Por su parte, Charles René Magon, de familia noble de Saint Malo, ingresó joven a la marina real francesa, siendo depurado durante los años álgidos de la revolución aunque enseguida fue reincorporado. Combatió en el Índico, el Atlántico y el Caribe, recibiendo numerosas condecoraciones y ascensos. Estuvo en la expedición a Saint Domingue con Leclerc y luego fue destinado al Canal. Con sus navíos salió de Rochefort y se dirigió al Caribe como se indicó, a unirse a la flota de Villeneuve, con la que acabó en Finisterre y Cádiz, participando desde el *Algésiras* en la batalla de Trafalgar donde murió como consecuencia de las heridas recibidas en el combate, resultando apresado su buque. Ver al respecto de estos oficiales, Vergé-Franceschi, Michel, “Marine et Révolution: Les officiers de 1789 et leur devenir”, *Histoire, économie et société*, vol.9, Paris, 1990. Y Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

<sup>9</sup> Antoine Louis de Gourdon había nacido en París en 1765 en una familia noble, ingresando muy joven en el cuerpo de guardiamarinas. Participó en varios combates en las Antillas y en La guerra de Independencia de los Estados Unidos. En 1793 fue destituido por su origen nobiliario y reintegrado en 1793 por necesidades del servicio. Por sus méritos en combate fue ascendido a contraalmirante en 1805. Estuvo en la batalla de la isla de Aix. Tras La caída de Napoleón se adhirió a los borbones, siendo nombrado comandante del puerto de Rochefort y luego del de Brest, y caballero de La Orden de San Luis, muriendo en 1833.

Grandallana<sup>10</sup>; en Cádiz, Federico Gravina<sup>11</sup> tenía aprestados y listos 6 navíos<sup>12</sup>; en Cartagena, el jefe de escuadra José Justo Salcedo disponía de 8 navíos<sup>13</sup>; y en Tolón Pierre Villeneuve<sup>14</sup> tenía 11 buques franceses. Pero en las bocanas de cada uno de estos puertos

<sup>10</sup> Los ildefonsinos de 74 *Monarca*, *San Fulgencio* y *San Ildefonso*, los 70 cañones *San Agustín* y *San Fernando*, y el más pequeño *Castilla* de 60. Además quedaba en el arsenal, en muy mal estado, el tres puente Mexicano. Vid Tabla General 3 en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825...”, Cit., pág. 830 y ss. Francisco Pérez de Grandallana era natural de Jerez de la Frontera, nacido en 1753. Ingresó en la academia de guardiamarinas en 1766 y estuvo en las expediciones organizadas por el Pacífico a Manila. Ascendió muy rápidamente por méritos en combates: en las expediciones de Brasil y Argel, socorro de Melilla, Santa María, sitios de Gibraltar, Espartel, campaña de Tolón y el Mediterráneo contra la Convención, y en el bloqueo de Cádiz. Fue nombrado por Godoy para la Secretaría de Marina en 1802. Cesado en 1805, quedó como jefe de la escuadra de Ferrol llevando los buques a Cádiz en 1804. Elevado a Consejero de Estado ese mismo año, murió en Madrid en 1807. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*, Imprenta de José López, Madrid, 1873-1874.

<sup>11</sup> Federico Gravina y Nápoli nació en Palermo en 1756, en el seno de una familia de la más alta nobleza italiana. En 1775 ingresó en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz. Participó en la campaña contra el Brasil de 1776, destacándose en el ataque contra la isla de Santa Catarina, y en la fragata *Santa Clara*. Destinado al corso en el Mediterráneo, estuvo en los diversos sitios de Gibraltar, recibiendo posteriormente el mando de una escuadra contra las costas de Argel. Llevó a cabo numerosas comisiones en el Mediterráneo, entre ellas formó parte de la expedición a Constantinopla (Gravina, Federico, *Descripción de Constantinopla*, Miraguano, Madrid 2001; Sánchez Molledo, José María, «El viaje de Federico Gravina a Constantinopla de 1788» Arbor, CLXXX, 2005) Realizó también varios viajes por el Caribe, y al mando del *San Francisco de Paula* dirigió la retirada de Orán en 1792. Al mando del *San Hermenegildo* estuvo en la campaña de Tolón contra la Convención. Tras la firma de la paz, fue nombrado embajador en París. A su regreso a Cádiz, mandó la parte española de la flota combinada con Villeneuve en las Antillas, estuvo en el combate de Finisterre y finalmente en Trafalgar, donde fue herido gravemente en un brazo comandando el *Príncipe de Asturias*, al que consiguió llevar a puerto, de cuyas resultas murió en Cádiz varios meses después, en marzo de 1806. Guimerá Ravina, Agustín, «Gravina y el liderazgo naval de su tiempo», en Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto y Butrón, Gonzalo (eds.) *Trafalgar y el mundo Atlántico*, Marcial Pons, Madrid, 2004.

<sup>12</sup> El *Argonauta*, de 80 cañones, los 70 cañones *San Rafael*, *Terrible* y *Firme*, y el *Santiago la España* y el *América*, de 60. Idem.

<sup>13</sup> Los tres puentes *Reina María Luisa* y *San Carlos*, los ildefonsinos de 74 *San Francisco de Paula* y *Asia*, los 70 cañones *San Joaquín*, *Guerrero* y *San Pablo*, y el *San Ramón* de 60. Idem. José Justo Salcedo y Arauco fue también un oficial prototipo del periodo. Nacido en Portugalete, Vizcaya, en 1753 en una familia de marinos, ingresó en la Escuela de Guardiamarinas de Cádiz en 1768. Realizó distintas comisiones en el Mediterráneo y el Pacífico. Participó, ya como teniente, en las acciones del Canal de la Mancha en los años 80, en cabo Espartel, en diversas misiones en el Mediterráneo contra el corso berberisco, en Tolón con Juan de Lángara, en el sitio de Cádiz de 1798, transportó en el navío *Monarca* caudales desde México a Galicia, y desde Buenos Aires a Cádiz, siendo nombrado en 1805 jefe de la escuadra de Cartagena. Formó parte del Consejo del Almirantazgo. Entró al servicio del rey José I junto con José de Mazarredo en 1808, y al salir éste de España en 1814 lo acompañó al exilio. Al regresar en 1819 fue detenido por Fernando VII pero resultó rehabilitado durante el Trienio Liberal, muriendo en San Fernando, Cádiz, en 1825. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina...* Cit.

<sup>14</sup> Pierre Charles de Villeneuve nació en Valensole, Provenza, en 1763, en el seno de una familia aristocrática, ingresando en la Armada Real con 15 años y alcanzando pronto el grado de teniente de navío. Con la Revolución se exilió, pero fue reclamado por el gobierno revolucionaria ante la necesidad de oficiales experimentados para las guerras contra los enemigos de la Convención Nacional, regresando a la carrera naval y eliminando sus distinciones aristocráticas. Su amistad con el ministro de marina duque de Decrès le permitió ascender. Durante la batalla del Nilo (Abukir)

montaba guardia una escuadra inglesa con órdenes de atajar o al menos dificultar la salida de estos navíos e impedir su conjunción y desde luego avisar sobre sus movimientos. Así, Horacio Nelson mandaba 11 navíos en el Mediterráneo, patrullando entre Gibraltar y Tolón; John Orde se mantenía con otros 6 cerca de Cádiz; una potente escuadra de 20 navíos al mando de William Cornwallis bloqueaba Brest, mientras Charles Stirling con 5 cerraba Rochefort; en las costas gallegas, Robert Calder cercaba Ferrol con otro importante grupo de 10 navíos, y en Cartagena Richard Bickerton sitiaba el puerto con 4 navíos más. Es decir, semejante despliegue de buques de combate, al acecho unos de otros, pronosticaba que aquel verano de 1805 sería largo y ardiente<sup>15</sup>.

El plan ideado por Napoleón desde su gabinete en París en febrero de 1805 consistía en concentrar todas estas escuadras en el Canal de la Mancha con el fin de destruir a la flota británica y apoyar una operación anfibia de desembarco de la infantería sobre la costa de Inglaterra<sup>16</sup>.

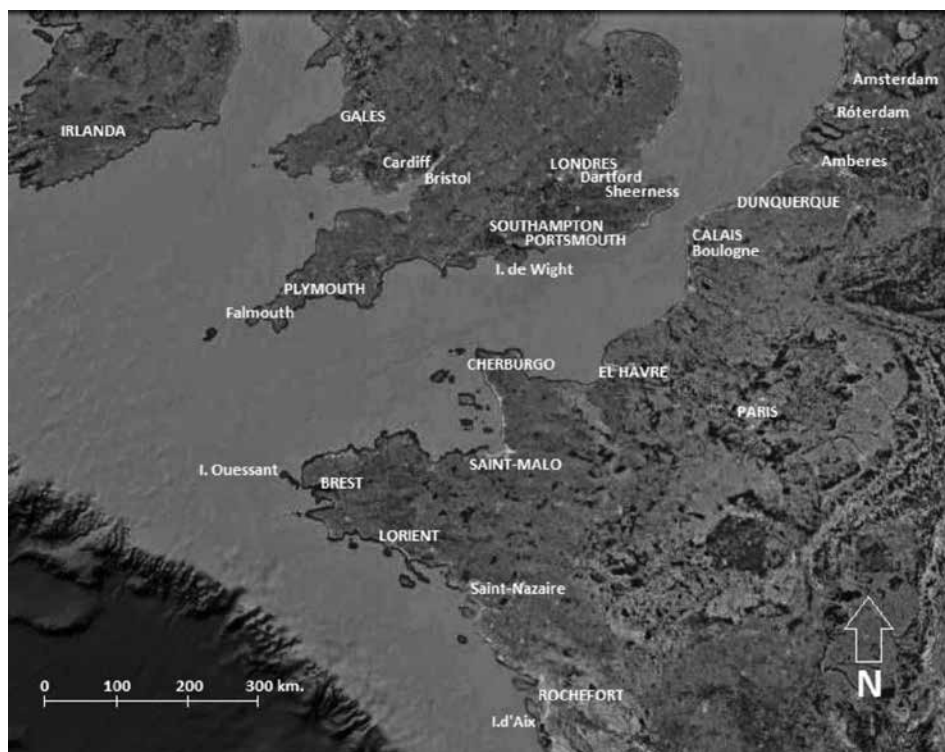
Para ello debía organizarse una gran maniobra de diversión que obligara al grueso de flota británica a salir del Canal. Ésta consistiría en concentrar previamente todas las fuerzas en el Caribe, para que acudieran allí los ingleses a defender sus posesiones. Missiessy, que contaba con la más preparada de las escuadras de Francia, se quedaría en Martinica esperando a los demás. Ganteaume rompería el bloqueo de Brest y se dirigiría a Ferrol, y con los buques españoles partiría hacia las Antillas al encuentro con Missiessy. Villeneuve actuaría del mismo modo, saldría de Tolón espantando a los buques ingleses que cerraban el puerto, recogería a los buques españoles de Cartagena y Cádiz, rompiendo también los bloqueos respectivos, y se dirigirían todos juntos hacia Martinica. Y de Rochefort saldrían también los buques de Allemand, uniéndose a los de Gourdon y Grandallana de Ferrol para encontrarse con los demás. Debían entre todos retomar Trinidad y ocupar las islas del Caribe inglés, lo que obligaría a los ingleses a enviar lo mejor de sus escuadras a aquellas aguas. Entonces, en una maniobra conjunta de los 40 navíos de la combinada, partirían rápidamente y por sorpresa hacia las islas británicas, atacarían a los navíos ingleses en sus puertos mientras las lanchas de desembarco habían de cruzar el Canal desde Boulogne dando comienzo a la invasión.

---

mandó la retaguardia francesa, y aunque pudo evitar ser capturado, su buque fue rendido en Malta por los navíos ingleses poco después. Napoleón le achacó falta de ardor en el combate del Nilo. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire*, Librairie Historique et Nobiliaire, Georges Saffroy éditeur, París, 1934.

<sup>15</sup> Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”... Cit., Pág. 649.

<sup>16</sup> Álvarez-Maldonado Muela, Ricardo, “Maniobra estratégica que precede a la batalla de Trafalgar”, en *Antecedentes bélicos navales de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 47, Madrid, 2004. Ver también, Todorov, Nicola, *La Grande Armée à la conquête de l'Angleterre. Le plan secret de Napoléon*, Paris, Vendémiaire, 2016.



Mapa 1- El escenario de las previstas operaciones en el canal.

Por fin, advertía Napoleón a sus íntimos, se daría utilidad y cobraría sentido para él una Armada que solo le ocasionaba gastos y disgustos, especialmente sus almirantes y altos oficiales navales<sup>17</sup>.

Las actitudes y aptitudes de los altos oficiales de la Armada napoleónica del periodo obligan a realizar sobre ellos algunas apreciaciones para entender mejor los acontecimientos que protagonizaron. Las relaciones de Napoleón con la mayoría de sus almirantes fueron tensas cuando no atravesadas, al menos a la altura de 1805. Sus fracasos los achacó al poco ardor militar y preparación que demostraban, opinando que la gran mayoría

<sup>17</sup> Textos y correspondencia entre estos almirantes con Napoleón, y de ellos entre sí, y datos sobre su vida y comportamientos, aparte de los trabajos ya citados, en Lévêque, Pierre, "Les officiers de Marine", en Humbert, J.M. y Ponsonnet, B. (dirs.), *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire*, Musée Nationale de la Marine, París, 2004; Zysberg, André, "Les officiers et les équipages de la marine militaire française (fin XVIIIe siècle et début de XIXe siècle)", en Guimera, Agustín y Peralta, Víctor, *El equilibrio de los imperios*, Marcial Pons Madrid, 2005., pág.795 y ss; Thomazi, Auguste, *Les marines de Napoleón*, Tallandier, París, 2004; Masson, Philippe, *Histoire de la Marine*, Lavauzelle, París, 1992, Vol.I; O'Donnell, Hugo, "Análisis de las fuerzas aliadas (Buques, mandos dotaciones)"... Cit. Ver también opiniones sobre esta oficialidad desde el lado británico en Adkins, Roy y Adkins, Lesley, *The War for All the Oceans. From Nelson at the Nile to Napoleon at Waterloo*, Penguin Books, Londres, 2008; y Clayton, Tim, y Craig, Phil, *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm*, Hodder and Stoughton, Londres, 2004.

eran viejos, pusilánimes y de poco valor, y acusándoles de “escribir la historia de nuestros desastres”. De Villeneuve opinó: “No tiene el carácter necesario para mandar una fragata. Es un hombre sin resolución y sin bravura moral... no está acostumbrado a la guerra y no sabe hacerla”. Frases muy duras que pueden leerse en la correspondencia que mantuvo con ellos y en las frases que les dedicaba, normalmente opinando mal de unos en su ausencia pero hallándose en presencia de otros, como buscando que fuera mayor la excoiación que quería producirles. Posteriormente, en su prisión en Santa Elena se despachó a gusto contra algunos de ellos.

A diferencia de sus mariscales de campo, a los cuales estimaba y admiraba, de muchos de sus almirantes sospechaba que estaban “faltos de republicanismo” dados sus orígenes nobiliarios (“crime de noblesse”) y de mantener un encubierto sentimiento proborbónico, afirmaba. La mayoría habían sido “oficiales rojos”, oficiales del “Grand Corps” o cuerpo general de la Armada, al que habían ingresado como guardias marinas hacía veinte o treinta años.

Muchos de ellos (los que habían sobrevivido físicamente a las purgas de 1792-94 y posteriores) habían sido depurados con rigor y apartados de sus cargos y grados, especialmente tras la sublevación de Tolón, pero luego reincorporados a la Armada de la República ante la ausencia de altos oficiales. Más de la mitad de los altos oficiales navales que combatieron en la campaña de 1805 habían sido sometidos a procesos de “averiguación” durante los años álgidos de la Revolución: Villeneuve y también Magon, de orígenes nobles, habían sido destituidos en algún momento, y algunos, como Magon, arrestado por sospechoso en Île-de-France, así como otros oficiales por el mero hecho de serlo, como Esprit-Tranquille Maistrail o Filhol-Camas, de orígenes populares, aunque luego liberados. Otros oficiales procedentes del Antiguo régimen habían ingreso a la Armada no como cadetes sino como “voluntarios”, teniendo y alcanzando otra consideración frente a los nobles, como el caso de Julien Mane Cosmao-Kerjulien, que mereció el aprecio del emperador y el apelativo de “mejor y más bravo marino”, uniéndose luego a Napoleón durante los Cien Días y resultando castigado por ello sin pensión. En esta línea, otros dos oficiales que mandaron sus buques en Trafalgar recibieron grandes elogios de Napoleón por su valentía y arrojo en el combate: como Louis Infernet<sup>18</sup> y Jean Jacques Lucas<sup>19</sup>, de los que escribió el emperador que “Si tous mes vaisseaux s'étaient

---

<sup>18</sup> Louis Infernet, admirado por Napoleón y nacido cerca de Tolón, había ingresado en la Armada desde marinero raso ascendiendo por sus méritos de guerra. En Trafalgar fue combatido por varios buques de la columna de Nelson, y al intimársele la rendición exclamó en argot provenzal, que jamás de la vida, pues acababa de pintar su barco, el *Intrépide* (“Jamai de la vida, lou miéu batéau es pintat de nòu!”) Tuvo que rendirse finalmente al quedar su navío deshecho, resultando prisionero. No fue promovido en la armada borbónica de Louis XVIII tras la Restauración. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

<sup>19</sup> Era, junto con Infernet y Magon, otro de los oficiales navales favoritos de Napoleón, un experto en la lucha cuerpo a cuerpo tras el abordaje de los navíos ingleses, habiendo adiestrado especialmente a su infantería de marina para disparar desde las cofas sobre las cubiertas enemigas, barriéndolas y causando una gran mortandad. Nacido cerca de Rochefort, ingresó muy joven en la Armada, transfor-

conduits comme ceux que vous commandiez, la victoire n'aurait pas été incertaine. Je vous ai nommés commandeurs de la Légion-d'Honneur" ("Si todos mis buques hubieran sido dirigidos como los que ustedes mandaron, la victoria hubiera sido nuestra. Yo los nombro comandantes de la Legión de Honor")<sup>20</sup>. Otros habían ingresado en la Armada por influencias de sus parientes después de 1789, como Pierre Dumanoir, ya comentado, a quien Napoleón no hizo sino intentar quitarle los mandos que tuvo, alegando su total ineptitud, hasta su defección de Trafalgar. En el siguiente rango en el mando, en posiciones intermedias, podían hallarse abundantes pilotos ("aides-pilotes") que habían realizado estudios de navegación, y un número importante de oficiales de la marina mercante, aunque, convencido Napoleón y sus ministros de Marina de que existía un vínculo entre el entorno familiar y el sentido del honor, se opinaba de ellos que poseían "la peor educación que podía tener un oficial de la Armada"<sup>21</sup>.

Pero hay de señalar también que, al contrario, las opiniones de estos almirantes hacia Napoleón, tampoco fueron muy elogiosas en muchos casos (ver por ejemplo las Cartas de 1805 del almirante Denis Decrés a sus colegas, transcritas por Rémi Monaque<sup>22</sup>) considerando que sus órdenes para la Armada eran extrañas, caprichosas, contradictorias y demasiado ambiciosas<sup>23</sup>. Solo unos pocos de entre ellos le siguieron en la aventura de los Cien Días, y la mayoría prestó obediencia a la Restauración tras su caída. Villeneuve en cambio no soportó ni las críticas ni el desdén del emperador como consecuencia de Trafalgar (nunca opinó bien de él, al que consideraba un inepto y un señorito, como se indicó) y acabó suicidándose en 1806.

## 2. Causas y azares: los primeros reveses.

Pero poco de este plan resultó como estaba previsto, y lo que vino a suceder en 1805 fue la consecuencia de una sucesión de decisiones desacertadas que se tomaron por parte de muchos de los gestores de la operación, constituyendo el material para poder elaborar la crónica de un desastre anunciado porque todo se había montado sobre el papel y nada sobre la realidad del verdadero estado de las cosas; crónica en la que quedó recogida la vertiginosa cadena de desencuentros, errores y equivocaciones que produje-

---

mándose en uno de sus oficiales míticos después de la revolución por su carácter fuerte y encendido, una especie de Nelson francés pero con menor graduación. En Trafalgar mandaba el *Redoutable*, que peleó a toca peñoles contra el *Victory* de Nelson, a quien disparó uno de sus tiradores hiriéndolo mortalmente. Herido Lucas también, tuvo que rendir el navío. Prisionero en Inglaterra, volvió a pelear poniendo el mismo entusiasmo en los combates en que se vio envuelto. Durante los Cien Días fue fiel a Napoleón, retirándose de la marina con la Restauración, muriendo en Brest en 1819. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

<sup>20</sup> Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

<sup>21</sup> Lévêque, Pierre, *Les officiers de marine du premier Empire*, Service Historique de la Marine Nationale, Paris, 2003.

<sup>22</sup> Monaque, Rémi, *Une histoire de la marine de guerre française*, Ed. Perrin, Paris, 2016.

<sup>23</sup> Battesti, Michelle, *Trafalgar. Les aléas de la stratégie navale de Napoléon*, Ed. Napoléon 1<sup>er</sup>, Paris, 2004.

ron los más trágicos resultados en la flota combinada en general, y en la Real Armada de Carlos IV en particular.

Si se estudia con detenimiento esta sucesión de decisiones desacertadas, se deduce que a éstas siguieron también otras acciones desacertadas; es decir, el desastre no solo fue producto de una mala planificación, sino que pésimas actuaciones puntuales contribuyeron también, y decisivamente, al mismo; a lo que se sumó el azar, que con sus infortunios acabó por jugar un papel fundamental en este enorme drama que costó miles de vidas y dio un giro importante a la historia de todo el periodo, en cuanto paralizó y desarmó la proyectada invasión de Inglaterra y encerró aún más a los buques sobrevivientes en sus puertos.

Sigamos entonces esta letal combinación de causas y azares<sup>24</sup>:

Ganteaume no pudo salir de Brest debido al estrecho bloqueo a que estaba siendo sometido ese puerto por el almirante Alan Gardner, comandante del escuadrón del Canal, y aunque Napoleón le incito a ello contestó que no podría salir a mar abierto sin combatir, y eso significaría perder muchos buques, por lo que su fuerza quedaría muy menguada para el resto de la campaña; quedó aguardando contestación y una buena ocasión para salir que no se produjo en meses.

La escuadra de Rochefort no pudo zarpar, también encerrada por varios navíos ingleses que navegaban continuamente sus aguas próximas, y por tanto no pudo recoger a la de Ferrol que quedó a su espera.

En cambio, Villeneuve sí salió de Tolón el 30 de marzo en dirección a Cádiz con 14 navíos y 6 fragatas; Nelson, que navegaba en patrulla aquellas aguas con 11 navíos, supo demasiado tarde de esta salida e inició su persecución; Villeneuve pasó ante Cartagena el 6 de abril a fin de recoger a los buques españoles de José Justo Salcedo, según el plan trazado, pero este le comunicó que no había sabido avisado de su salida por lo que le faltaba cargar la aguada en sus navíos, pidiéndole 36 horas, lo que Villeneuve no le concedió, sabiendo que Nelson le perseguía, y continuó solo con sus buques hacia Cádiz, donde llegó el 10 de abril. La flota combinada acababa de perder 6 buenos navíos porque Salcedo, al conocer que Nelson estaba en sus aguas persiguiendo a Villeneuve, quedó en Cartagena y allí aguardó órdenes que no llegaron en semanas<sup>25</sup>; sus buques no saldrían finalmente por no tener con quién enlazar y no participaron en la operación.

---

<sup>24</sup> Vamos a utilizar en los siguientes párrafos como guía de las operaciones, para no ahondar más en ellas por ser sumamente conocidas, los trabajos de Manera Regueyra, Enrique, "La Armada en el S. XIX", en *Historia Social de la Fuerzas Armadas españolas*, Vol. 4, Alhambra, Madrid, 1986, págs.26 y ss., Fernández Duro, Cesáreo, *Armada española desde la unión de los reinos de Castilla y Aragón*, Museo Naval, Madrid, 1972-1973, Vol.VIII, págs.305 y ss., y Monaque, Rémi, "La maniobra estratégica combinada que precede al combate de Trafalgar", en *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Cuaderno 48, Madrid, 2005.

<sup>25</sup> De los ocho navíos apostados en aquel Arsenal, habían sido asignados a la combinada solo seis, los *Reina María Luisa*, *San Francisco de Paula*, *Asia*, *San Pablo*, *Guerrero* y *San Ramón*. Es decir, un tres puentes, dos 74 cañones, dos de 70 y uno más pequeño de 60; y no se aprestaron por no hallarse en buen estado el *San Carlos*, un tres puentes, y el 70 cañones *San Joaquín*.



En Cádiz, Gravina, que tampoco sabía cuándo llegaría Villeneuve, no estaba preparado cuando éste cruzó el Estrecho, de modo que solo pudo aprestar 4 navíos, juntando lo más nuevo y lo más potente que podía reunir (el 80 cañones *Argonauta*, casi estrenándose) con lo más antiguo y de menor porte (el Santiago la España, de 60 cañones y casi 50 años de servicios) más los también muy veteranos 70 cañones *San Rafael* y *Firme* (también con 30 y casi 50 años de servicios, respectivamente) pero era lo que tenía a mano. A esto parecía reducirse la escuadra de Cádiz que podía echarse al mar, sumando, solo entre tres navíos, más de 120 años de servicios. Con ellos zarpó Gravina hacia el Caribe, junto con los buques franceses.

Todos los almirantes ingleses tenían orden de que, en caso de incertidumbre sobre la posición del enemigo, se reunieran en el Canal, y eso hicieron los seis navíos que estaban sitiando Cádiz al mando de John Orde cuando vieron aproximarse a Villeneuve. Orde intentó armar la línea de combate, pero superado por la fuerza de la escuadra francesa que siguió de largo, se retiró del bloqueo y la dejó pasar sin conocer su rumbo preciso, dirigiéndose al Canal como eran sus órdenes y suponiendo que los franceses irían a Ferrol para, desde allí, con los buques españoles, atacar a los puertos británicos. Pero no, Villeneuve, siguiendo su plan, continuó hacia el oeste rumbo a Martinica, junto con los buques de Gravina. Orde llegó al Canal y no halló a nadie, dirigiéndose a ayudar al bloqueo de Brest<sup>26</sup>.

Cuando la combinada llegó a Fort-de-France el 14 de mayo, les esperaba una sorpresa: no estaba Missiessy. Éste, que no había recibido las órdenes de esperar a los demás, después de atacar varias posesiones inglesas en el Caribe se volvió a Rochefort. De modo que en las Antillas solo se hallaban ahora los buques de Tolón y los de Cádiz.

Con suerte y alegría de Gravina, allí sí estaban en cambio el *Terrible* y el *América*, de 70 y 60 cañones respectivamente, que habían salido de Cádiz después de ellos pero habían llegado antes, dado el buen andar que tenían estos dos veteranísimos navíos, con más de 50 y 40 años de servicios cada uno. Los Jorge Juan parecían indestructibles: de los seis navíos que tenía Gravina en 1805 en el Caribe, porque eso fue lo que estaba en condiciones de navegar para la campaña más importante de todas, donde se jugaba la guerra, cinco era Jorge Juan (cuatro de los años 50): dos habaneros de Pedro de Acosta, dos gaditanos de Ignacio de Mullan y un cartagenero de Edward Bryan.

Nelson, que perseguía a Villeneuve desde el Mediterráneo, no cumplió las órdenes de irse al Canal y decidió seguir a la flota combinada, dejando atrás San Vicente poniendo

<sup>26</sup> Orde fue severamente castigado (no volvió a mandar más una escuadra) y reprendido por Nelson, por no haber controlado a Villeneuve y dejarse burlar tan fácilmente, debiendo haber realizado, aunque en inferioridad de condiciones, amagues de ataque y entreteniendo a los franceses hasta que Nelson llegara en su ayuda. Ver sobre este oficial, Heathcote, T.A., *Nelson's Trafalgar Captains & Their Battles*, Pen and Sword Books Ltd, Barnsley, South Yorks, 2005. Posteriormente, Villeneuve también sería criticado por desaprovechar la ocasión, junto con los buques de Gravina, de haber destruido la escuadra de Orde. Pero no hubo combate, como se ha visto. Algunos de estos buques ingleses volverían a Cádiz y estarían en Trafalgar.

rumbo a las Antillas a todo trapo, “cortando el mar” se lee en la documentación, llegando a Barbados, donde se le unieron dos navíos, y a Trinidad el 7 de junio, el que se suponía sería objetivo de la combinada, pero de esa escuadra nadie allí tenía noticias.

En Martinica Villeneuve y Gravina esperaron 40 días a Ganteaume, sin saber que éste no había salido de Brest por no haber roto el bloqueo; mientras, y casi como entretenimiento, se dedicaron a atacar el islote fortificado inglés de la Roca del Diamante, al sur de la isla, conquistándolo<sup>27</sup>.



Imagen 1- Auguste Mayer. *Ville de Châteaulin. Capture du Diamond Rock.*

Y aquí comenzaron las improvisaciones. Para avisar a la combinada de que debía continuar el plan se le ordenó al almirante Charles René Magon, uno de los de más

<sup>27</sup> Una de las batallas más extrañas de la guerra, tantos fueron los navíos que pelearon contra un islote situado a tres kilómetros al sur de la isla de Martinica, que había fortificado un año antes el almirante Hood, y que, por su particular conformación, una roca emergente de más de cien metros en vertical sobre el mar, rodeado de acantilados por todas partes, el Almirantazgo inglés dio la consideración de navío británico, el *HMS Diamond Rock* o *HMS Fort Diamond*, puesto al mando del capitán James Maurice. En el ataque se distinguió uno de los capitanes de Villeneuve, Julien Marie Cosmao-Kerjulien que mandaba el *Plutón*, y los marinos españoles de Gravina, entre ellos el entonces capitán de fragata Rosendo Porlier, que luego sería jefe de escuadra. La roca era tan escarpada que los cañones para la batería que los ingleses construyeron en su cima hubieron de ser izados mediante tirolinas lanzadas desde los buques que la aprovisionaban temporalmente. El islote acabó rindiéndose a la armada combinada el 2 de junio de 1805. Ver Adkins, Roy y Adkins, Lesley, *The War for All the Ocean...* Cit., págs.129 y ss. Durante la instalación de la guarnición británica, el pintor alemán John Eckstein pasó un mes en la Roca del Diamante acompañando a los ingleses, realizando una docena de ilustraciones más una lámina con los rostros de los marinos y oficiales allí estacionados. Collections of the National Maritime Museum, Greenwich. También el pintor nacido en Brest, Auguste Mayer, pintó un óleo sobre esta batalla tomando las descripciones de los que la vivieron, donde se observan los cañonazos de la roca sobre los navíos. <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10522945>.

prestigio ante Napoleón, que saliera de Rochefort con dos navíos (*L'Algésiras*, recién terminado el año anterior en Lorient, a su mando, y el *Achille*, también de 74 cañones) y se dirigiera a Martinica con nuevas indicaciones por si Ganteaume no llegaba, como sucedió. Las órdenes eran ahora abandonar las Antillas y dirigirse todos a Ferrol, a unirse a los 8 navíos que allí aguardaban, gobernar hasta Brest, romper el cerco y junto con los buques de Ganteaume atacar a los ingleses en el Canal, avisando a Villeneuve desde París muy pomposamente, que en el cumplimiento de estas instrucciones estaban los destinos del mundo<sup>28</sup>. Magon llegó a Martinica el 4 de junio, con estas órdenes y la noticia de que Nelson estaba en el Caribe en las aguas de Trinidad con sus 11 navíos, por lo que debían esquivarlo dejándolo fuera del juego. Eso significaba no llevar a cabo el ataque a Trinidad, lo cual indignó a Gravina, ni destruir a Nelson, un cambio en los planes que disgustó a los españoles, que dudaban de la efectividad de la operación del Canal<sup>29</sup>. El 10 de junio salieron todos los buques de Martinica y el 2 de julio estaban sobre Azores.

Nelson supo entonces que la combinada había atacado Fort Diamond, y creyó que todavía estaban allí por lo que se movió rápidamente hacia el norte y el 12 de junio llegó a la isla de Antigua; entonces comprendió con rabia que los francoespañoles estaban cruzando de nuevo el Atlántico, disponiéndose a surcarlo tras ellos aunque ignoraba con qué destino, decidiendo, en la convicción de que los españolas no aguantarían mucho tiempo sin recalar en sus bases, que se dirigirían a Cádiz, por lo que enrumbó hacia el Estrecho llegando a Gibraltar el 19 de julio. Pero no estaban allí. Ahora sí que había quedado fuera de juego, tras cinco meses de perseguirlos por el Mediterráneo y el Atlántico.

### 3. Fuego en Finisterre

Mientras, los oficiales de la combinada, siguiendo un plan que ya tenía muchos remiendos, y siguiendo instrucciones cruzadas que les enviaban desde París y Madrid, y desde los arsenales y puertos españoles y franceses, y que llegaban en muchos casos sin conocer los datos reales de posición, estado, circunstancias, imprevistos, condiciones, tanto de sus propios buques como del enemigo... comenzaron a tomar decisiones en contrario de lo razonable, fuera de toda lógica.

<sup>28</sup> “Du succès de votre arrivée devant Boulogne, dépendent les destinées du monde. Heureux l’amiral qui aura eu la gloire d’attacher son nom à un événement aussi mémorable”. (“Del éxito de la llegada ante Boulogne [en el Canal de la Mancha] dependen los destinos del mundo. Dichoso el Almirante que asocie su nombre a la gloria de tal acontecimiento”) Citado por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.279.

<sup>29</sup> En las memorias de Godoy, ya referenciadas, se anota cómo Gravina estuvo a punto de dirigirse a atacar a Nelson y a reconquistar Trinidad con sus buques y algunos franceses que se le unirían. Pero pesó más la obediencia a las órdenes recibidas. Godoy opinaba que ahí se jugó el destino de Trafalgar. Godoy y Álvarez de Faria, Manuel, *Cuenta dada de su vida política por Don Manuel Godoy, Príncipe de la Paz*. Imprenta de L. Sancha, Madrid, 1836-1842. Parte II, Cap.XX.

Las escuadras británicas estaban ese mes de julio muy repartidas, continuando su plan de bloquear los puertos e impedir la conjunción de las flotas aliadas: William Cornwallis, uno de los almirantes más veteranos, seguía con sus 20 navíos bloqueando a Ganteaume en Brest, mientras un poco más al sur en la costa francesa, Charles Stirling sitiaba Rochefort con otros 5; Robert Calder, otro veterano, continuaba frente a Ferrol con 10, y Cuthbert Collingwood, que había reemplazado a Orde, con 4 navíos, cercaba Cádiz; Richard Bickerton, se hallaba todavía ante Cartagena con otros 4, y Horacio Nelson tenía 12 en Gibraltar... Es decir, como señala Manera Regueyra<sup>30</sup>, la combinada podía batir a cualquiera de ellas una por una, pero en cambio siguió las órdenes de ir a Ferrol a acopiar a los navíos que allí había, y no dirigirse a Brest, es decir, no ir al Canal, no pelear con Cornwallis y liberar los 21 navíos de Ganteaume. Otro error a lamentar.

Además, un buque de aviso llegado desde Azores el 9 de julio notificó a Londres que la combinada navegaba despacio con rumbo a Ferrol, no al Mediterráneo, con lo que el Almirantazgo ordenó inmediatamente a Stirling que levantase el bloqueo de Rochefort (el menos peligroso) y se reuniera con Calder, que estaba en la costa gallega, y esperasen a los buques de Villeneuve y Gravina frente a Finisterre para combatirlos e impedirles que se unieran a los de Ferrol, avisando a la vez a Cornwallis que extremara el cerco sobre Brest para que Ganteaume no pudiera salir con el grueso de la flota francesa de 21 navíos y unirse a la combinada<sup>31</sup>.

Calder y Stirling, con 15 navíos, avistaron al oeste de Finisterre a los 20 de Villeneuve que navegaban muy lentamente hacia Ferrol, en mitad de un fuerte chubasco y abundante niebla. Siguiendo las órdenes, acometieron a la escuadra combinada. Aunque Gravina navegaba por delante, Villeneuve, al avistar a los ingleses dio orden de girar por redondo en contramarcha, quedando ahora los seis buques de Gravina en la retaguardia de la escuadra. Sobre sus dos últimos navíos cayó el grueso de la línea británica ya casi anocheciendo: los 70 cañones *Firme* y *San Rafael*<sup>32</sup> recibieron mucho fuego de otros ingleses (el *Windsor Castle* y el *Malta*) hasta quedar desarbolados los cuatro, pero al hallarse a barlovento fueron derivando hacia el centro de la línea inglesa. Cuando arriaron su bandera tenían casi cien muertos y más de trescientos heridos<sup>33</sup>. Gravina quedó conforme con la defensa que habían realizado, escribiendo en su informe que “ordinariamente estaban en el aire tres y cuatro balas” (aunque para unos navíos de ese porte

<sup>30</sup> Manera Regueyra, Enrique, “La Armada en el S. XIX”, Cit., pág.29.

<sup>31</sup> Príncipe, Miguel Agustín, *Guerra de la Independencia. Narración histórica de los acontecimientos de aquella época...* Tomo I, pág.391.

<sup>32</sup> El *San Rafael* fue batido durante varias horas por más de seis buques diferentes, hasta quedar como una boya sin ningún palo y con la artillería inutilizada. Su capitán, Francisco Montes, resultó herido de gravedad. Montes sería en 1810 gobernador de Cartagena de Indias cuando la plaza se declaró independiente, embarcándose para España. Marchena Fernández, Juan, *La Institución militar en Cartagena de Indias en el S. XVIII*, Escuela de estudios Hispanoamericanos, Sevilla, 1980, pág.378.

<sup>33</sup> El *Firme* llegó a Plymouth, pero dado su mal estado tras el combate fue transformado en pontón para prisioneros, siendo vendido en 1814. El *San Rafael*, en peor estado, sirvió del mismo modo y fue baja en 1810. Vid. Tabla General N.2.

ésta era una cadencia de fuego bastante mediocre, lo que da una idea de cuál sería la que normalmente mantenían). Mientras los ingleses aseguraban estas dos capturas, el resto de la combinada perdía el contacto con el enemigo en mitad de la noche<sup>34</sup>.

Villeneuve no regresó en auxilio de los capturados, ni atacó a los ingleses, ni llamó a la escuadra de Ferrol para que viniera a sumársele, sino que se entretuvo al día siguiente haciendo maniobras de amague de “ataque decisivo” y lamentándose de todo<sup>35</sup>. Volvió a ordenar virar en redondo y dirigirse a la costa gallega. Ahora los buques españoles pasaron de nuevo a la retaguardia, difiriendo el ataque el almirante francés hasta que se observó cómo los ingleses se alejaron con sus presas hacia Inglaterra. Con gran disgusto de Gravina, la combinada entró en Vigo el 28 de julio. Villeneuve permaneció otros tres días más indeciso sobre qué medida tomar, pero a los buques españoles no se les permitió salir a intentar recobrar a los suyos apresados, que muy lentamente, dados los severos daños que sufrían, se alejaban remolcados hacia el norte. Todavía podían dar un buen golpe de mano a la escuadra de Calder y Stirling, insistían Gravina y algunos oficiales franceses, porque eran más que ellos, pero Villeneuve, al fin, cuando salió de Vigo, lo hizo para entrar en Coruña, y allí se encontró con los buques de Adrien Louis de Gourdon que solo entonces abandonó Ferrol.

Calder y Stirling llegaron al Canal y allí se reunieron con la flota del resguardo de Cornwallis<sup>36</sup>. Ya estaban a salvo también. Mientras, la escuadra de Allemand que se hallaba en Rochefort, libre del bloqueo de Stirling, salió mar afuera a buscar en las aguas de Azores a la combinada, pero no la encontró (ya estaba en Coruña), de modo que quedó navegando en su procura unas semanas en mitad del Atlántico, porque la fragata que fue enviada para señalarle dónde estaba Villeneuve fue apresada fortuitamente por los ingleses. Causas y azares: esta escuadra quedó sin formar parte del núcleo de combate.

Si la combinada hubiera salido de la Coruña hacia el Canal se habría producido un encuentro prácticamente en igualdad de condiciones, pero habría permitido a Ganteaume salir de Brest con sus 21 navíos y entonces la balanza se hubiera inclinado

<sup>34</sup> Además, los otros buques de Gravina habían quedado maltrechos: el *Argonauta* perdió el bauprés y el palo de mesana; el *Terrible* tenía varios balazos a flor de agua y media docena de cañones desmontados con las cureñas hechas astillas; El *América*, los cuatro palos rendidos y 60 balazos en el casco; y el *España* había perdido la mesana y anotaba 30 impactos en el casco. Los dos apresados quedaron completamente desarbolados. La escuadra de Gravina había resultado casi deshecha en el combate, en el que los ingleses habían sufrido muchas menos bajas.

<sup>35</sup> Escribió Villeneuve. “Todo en la escuadra es malo: palos, velas, jarcias, oficiales y marineros... Poco ejercitados en combate y en maniobras de escuadra, cada comandante, en medio de la niebla, no ha hecho otra cosa que seguir a su matalote de proa, y henos aquí sirviendo de burla en Europa”. Villeneuve a su ministro Decrés en París, transcrita por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.302. (Matalote: Buque anterior y posterior al navío en la línea, los cuales se denominan de proa y de popa)

<sup>36</sup> Donde Calder recibió una buena reprimenda por no haber seguido el combate contra la combinada aprovechando que iba de retirada hacia Vigo, en vez de regresar con sus presas. Fue sometido a un consejo de guerra pocos meses después, haciéndolo venir desde Cádiz, en el que fue “severely reprimanded”. Ver al respecto, Best, Nicholas, *Trafalgar*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 2005.

definitivamente a favor de los francoespañoles. Pero no fue así. Mientras, Nelson, que había salido de Gibraltar, aun con vientos encontrados que halló en la costa portuguesa, llegó también al Canal el 15 de agosto con sus 11 buques. Sin Ganteaume fuera de Brest, la ventaja estaba ahora del lado británico. La gran ocasión para la combinada había pasado.

#### **4. Rumbo sur, rumbo a Cádiz**

Villeneuve recibió nuevas instrucciones en Coruña del mismo Napoleón: unirse inmediatamente con las escuadras de Brest y Roquefort, y junto con las recibidas en Ferrol de Gourdon y Grandallana, dirigir el desembarco en Inglaterra, para el que aguardaban decenas de miles de soldados en el lado francés del Canal. Gravina y los contraalmirantes Magon y Dumanoir quedaron expectantes, mientras Napoleón ya lo creía en Brest siguiendo sus órdenes, adonde le escribió, optimista: “Inglaterra es nuestra. Estamos dispuestos, las tropas embarcadas. Hacedos presente veinticuatro horas y asunto concluido”<sup>37</sup>. El 14 de agosto, aún indeciso, Villeneuve, con 29 navíos, decidió salir de Coruña y dirigirse hacia Brest según lo ordenado, pero a poco de navegar sus vigías le avisaron de que tenía una flota delante: creyó que era la gran escuadra unificada inglesa y mandó girar hacia el sur y seguir ese rumbo. En realidad eran los navíos de Allemand, pero nunca se encontraron, y en cambio ahora Villeneuve tomaba irremediamente el camino del sur que le conduciría a Trafalgar, producto, como se puede concluir, de toda una serie de decisiones desacertadas.

Mientras, las escuadras inglesas sí consiguieron unificarse, y el 15 de agosto, al día siguiente de que Villeneuve pusiera sorprendentemente rumbo sur, conseguían concentrar en el Canal 40 navíos bajo el mando de Cornwallis; pero, de nuevo tomando decisiones desacertadas, esta vez de la mano del almirante inglés, en vez de perseguir y destruir a Villeneuve manteniendo la concentración, en vista de las extrañas maniobras que estaba realizando la combinada y temiendo un nuevo ardid, Cornwallis dislocó sus fuerzas y dispersó sus navíos: a 4 los envió con Nelson a los puertos del sur de Inglaterra; a Calder, con 10, le ordenó a bloquear Ferrol por si quedaban buques allí o si regresaban; y él quedó con 18 navíos como fuerza principal de observación<sup>38</sup>. Eran ahora los ingleses los que se alejaban de Trafalgar.

Si Villeneuve no se hubiera precipitado, con solo esperar dos días más antes de poner rumbo sur, con sus 29 navíos podría haber destruido a los 18 de Cornwallis, pero ahora éste, conociendo por una balandra de aviso sobre la costa portuguesa que la combi-

---

<sup>37</sup> “L’Anglaterre est à nous! Nous sommes tout prêts: tout est embarqué. Paraissez vingt-quatre heures, et tout est terminé”. Transcrito por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...*, Cit., Vol. VIII, pág.296. Mientras así animaba a su almirante, el emperador escribía a su ministro de marina Decrés, desesperanzado, tachando a Villeneuve de “pobre hombre”, “apoderado por el pavor”, y de persona sin carácter. Ídem, pág. 302.

<sup>38</sup> Manera Regueyra, Enrique, “La Armada en el S. XIX”, Cit., pág. 30.

nada ponía rumbo a Cádiz, el día 19 de agosto mandó a Calder y a sus 10 navíos, que ya de nada servían en Ferrol, que se dispusiera perseguirle, con órdenes de no perderla. Le indicó que si el destino de la escuadra francoespañola era Cádiz, debía dejarla entrar en aquel puerto, y él, uniéndose a la escuadra de bloqueo que allí permanecía a las órdenes de Collingwood, contribuiría a mantenerla encerrada hasta recibir nuevas instrucciones; pero que si perdiera a Villeneuve o no hallara a éste en Cádiz, volviera inmediatamente al Canal para evitar una sorpresa.

Pero no; efectivamente, como si estuviera sujeta a los hados del destino, el 20 de agosto la combinada entró en Cádiz. Los buques de Magon intentaron espantar a Collingwood, y este hábilmente se retiró a la rada de Tetuán. Pero en vez de quedarse en las aguas exteriores de Cádiz para evitar un nuevo bloqueo, Magon recibió órdenes de Villeneuve de entrar en la bahía, con lo que Collingwood regresó a su posición y la combinada quedó encerrada; y más férreamente aun cuando Calder llegó a primeros de septiembre desde el Canal con sus 10 navíos. Trafalgar estaba cada vez más cerca.

No obstante este apretado bloqueo, a la combinada se le pudieron sumar otros 6 navíos que los técnicos y trabajadores de la Carraca, sacando de donde no había, habían conseguido aprestar en el Arsenal tras la salida de Gravina hacia el Caribe: Villeneuve tenía ahora 35 navíos, una fuerza considerable.

Podía haber salido mar afuera y derrotar a Collingwood, que tenía solo 26, y eso sumando los suyos y los de Calder. Con el buen viento de levante que hubo esos días, el mejor para salir de la bahía de Cádiz como señalaron muchos contemporáneos a los hechos, la combinada debió haber zarpado, peleado con los ingleses, y haber ido haciendo regresar a la bahía a los buques que resultaran dañados y a las presas que lograsen, poniéndolas todas a buen resguardo, con lo que las pérdidas hubieran sido menores y el enemigo habría sido destruido si además se le cortaba la retirada hacia Gibraltar, sumándose que ahora que no contaba tan abiertamente como antes con la base lisboeta. Así, la operación planificada por Napoleón en febrero para la invasión de Inglaterra hubiera podido ponerse de nuevo en marcha. Pero no, Villeneuve no salió, y desde París pusieron el grito en el cielo napoleónico cuando supieron el destino gaditano de la combinada, que nunca aparecería por el Canal ante las tropas que la esperaban. El trágico destino de Trafalgar se acercó cada vez más a aquellos navíos y aquellas tripulaciones, inglesas, francesas y españolas, que aguardaban fuera y dentro de la bahía de Cádiz. Un destino que se cernió aún más sobre ellos cuando, como un agüero, Nelson llegó desde Inglaterra el 28 de septiembre con tres navíos, entre ellos el *Victory*, sumándose al bloqueo, mientras esperaba otros tres que venían en camino, tomando el mando de la escuadra.

La conmoción por lo que estaba sucediendo con la combinada era tan fuerte en Cádiz que Gravina se dirigió a Madrid a la mayor velocidad que los medios de la época le permitieron, a describir a Godoy, con quien mantenía una profunda relación de amistad,

y al Consejo del Almirantazgo, lo que estaba sucediendo<sup>39</sup>; y porque, además, Villeneuve no hacía sino pedir más y más aprestos para una flota tan enorme, arrasando con lo que quedaba en Cádiz y la Carraca puesto que ningún asentista fiaba ya ni las promesas. Aseguró a Godoy que el almirante francés se hallaba dominado “por un terror cerval” a disgustar al emperador por si perdía su escuadra y daba así una victoria a los ingleses. Gravina solicitaba instrucciones al respecto, pero solo recibió de Godoy la consigna de que por nada del mundo podía desairarse a Napoleón, y especialmente debía evitar que por cualquier inconveniente que surgiera en el cumplimiento de las órdenes recibidas desde París, ningún error pudiera ser achacado a los españoles. Debía obedecer a Villeneuve, a la vez que le pedía paciencia con él, encareciéndole que aguantase en Cádiz un poco más dado que un ofuscado Napoleón había decidido relevarlo, harto al parecer de sus indecisiones, y enviaba para sustituirlo al almirante François Étienne de Rosily<sup>40</sup> que venía cruzando España lo más rápido posible, hacia Cádiz, para cambiar aquel estado de cosas<sup>41</sup>. Gravina solicitó que, al menos, se librasen las cantidades que la marinería dejaba a sus mujeres mientras estaban embarcados, pero ni aún eso pudo asegurarsele.

Mientras, Nelson, aprovechando estas vacilaciones de la combinada, había reorganizado la flota que se desplegaba en torno a Cádiz, mandándola a Gibraltar a reavituallarse en tandas de cinco o seis navíos cada vez, con el fin de estar siempre preparado. Para asegurar el bloqueo usaba fragatas, muy rápidas, que difícilmente podrían ser apresadas, a las que situaba cerca de la bahía para que permanentemente le dieran avisos de lo que sucedía en el puerto, mientras la fuerza principal permanecía fuera de la vista de la plaza, a unos 80 kilómetros al Oeste, entre las costas de Huelva y del Algarve, desde donde podía caer sobre Cádiz con rapidez<sup>42</sup>. Nelson esperaba poder atraer a la escuadra

<sup>39</sup> Guimerá, Agustín: “Gravina y el liderazgo naval de su tiempo”, en Guimerá, Agustín; Ramos, Alberto; y Butrón, Gonzalo (coords.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Marcial Pons Historia, Madrid, 2004.

<sup>40</sup> Había nacido en Brest en una familia perteneciente a la vieja nobleza bretona y su padre era jefe de escuadra. Con mucha experiencia de navegación, participó en la primera vuelta al mundo de la Armada Real francesa y en diversas acciones durante la Guerra de Independencia de los Estados Unidos. Con una excelente formación científica, fue purgado en los 90 y luego readmitido. Formó parte de diversas comisiones académicas y diplomáticas, y no se contaba entre los favoritos de Napoleón, debido a que el Primer Cónsul pensaba de él que era excesivamente hombre de papeles y despachos, ya que llegó (al parecer) a rechazar el mando de la escuadra del Nilo por no separarse mucho tiempo de su familia. No volvieron a contar con él hasta que Napoleón lo mandó de urgencia a reemplazar a Villeneuve en Cádiz e intentar salvar su escuadra. Lévêque, Pierre, “Les officiers de Marine”, en *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire*, Musée Nationale de la Marine, París, 2004. Como sabemos, llegó tarde. Pudo reorganizar los restos de la flota pero hubo de rendirlos en 1808 ante el alzamiento popular y militar en Cádiz que tomó presos buques y tripulaciones. Restituido a Francia con su estado mayor, se adhirió a la restauración por lo que Luis XVIII le concedió la Legión de Honor y diversos cargos en la Armada relacionados con la hidrografía y en el Depósito de Marina. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution et de l'Empire...* Cit.

<sup>41</sup> Castro, Adolfo de, *Historia de Cádiz y de su provincia desde los remotos tiempos hasta 1814*, Imprenta de la Revista Médica, Cádiz, 1858, pág.342.

<sup>42</sup> Best, Nicholas, *Trafalgar...* Cit., y Lee, Christopher, *Nelson and Napoleon*, Headline Book Publishing, Londres, 2005, pág.288. La costa del Algarve se había convertido en la última década del



combinada y comprometerla en una batalla decisiva, asegurándose la superioridad del número y de la posición, y destruirla. Era su táctica, la de disponerse en permanente caza al enemigo para acabar con las dos escuadras, la española y la francesa; un juego en el que Gravina no quería entrar, consciente él y toda la generación de oficiales a los que hemos visto formarse en las últimas décadas del S. XVIII, de que en una única batalla se jugarían su destino, y con él el de toda la Armada.

Nelson esperaba luchar contra al menos 50 navíos, pues suponía que a la combinada se le unirían la escuadra de José Justo Salcedo desde Cartagena, y la de Allemand o Missiessy desde Rochefort. No entendía cómo no era así, por qué estos buques no aparecían por Cádiz. En realidad, no se trataba de estrategia alguna sino simplemente de falta de ésta.

## 5. Navíos en espera

En realidad, la escuadra combinada estaba formada por 33 navíos, 18 franceses y 15 españoles.

### Navíos de la Escuadra Española que combatió en Trafalgar<sup>43</sup>

NOMBRE DEL NAVÍO	PORTE ARTILLERÍA	AÑO BOTAD.	ASTILLERO	SISTEMA CONSTRUCT.	CONSTRUCTOR	AÑOS EN 1805
<i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i>	114	1769	LA HABANA	JORG.JUAN	IGNACIO MULLAN	36
<i>SANTA ANA</i>	112	1784	FERROL	M.PUENTE	TOMAS BRYAN	21
<i>PRÍNCIPE DE ASTURIAS</i> ( <i>Sros.Reyes</i> )	112	1794	LA HABANA	M.PUENTE	HONORA. BOUYON	11
<i>RAYO</i> ( <i>S. Pedro Apóstol</i> )	100	1749	LA HABANA	C.AUTRAN	PEDRO DE TORRES	56
<i>NEPTUNO</i> ( <i>S. Fco. Javier</i> )	80	1795	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	10
<i>ARGONAUTA</i> ( <i>San Sebas</i> )	80	1798	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	7
<i>SAN ILDEFONSO</i>	74	1785	CARTAGENA	ROMERO L.	ROMERO LANDA.	20

XVIII, con Jarvis y durante los primeros años del siglo XIX, y ahora con Nelson y Collingwood, en un lugar de aprovisionamiento de todo tipo de víveres y aguada por parte de particulares para los buques británicos que cercaban Cádiz y navegaban las aguas de San Vicente, provocando las quejas continuas del embajador de Carlos IV en Lisboa. El Cónsul de España en Lagos comunicaba el 12 de septiembre de 1805, cuando la escuadra combinada se hallaba bloqueada en Cádiz y antes de Trafalgar, “lo que ya tengo representado en anteriores mías, y es que el bloqueo de Cádiz nos lo hace esta provincia (Algarve)”. Existía inclusive una flotilla en Vila Nova de Portimão que recibía el nombre de “los aguadores”, dedicada a ese negocio. Ver Lon Romeo, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805*, Institución Fernando el Católico, Zaragoza, 1950, págs.68 y ss.

<sup>43</sup> Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N 2, así como la información sobre sus sistemas constructivos y sus constructores.

<b>MONTAÑÉS</b> ( <i>Sto. Tor. Mogr</i> )	74	1794	FERROL	J.RETAMOSA	VICENTE PLO	11
<b>MONARCA</b> ( <i>S. Cayetano</i> )	74	1794	FERROL	ROMERO L.	VICENTE PLO	11
<b>SAN JUAN NEPOMUCENO</b>	70	1766	GUARNIZO	FGAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	39
<b>SAN FRANCISCO DE ASÍS</b>	70	1767	GUARNIZO	FGAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	38
<b>SAN AGUSTÍN</b>	70	1768	GUARNIZO	FGAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	37
<b>SAN JUSTO</b> ( <i>S. Luis Obispo</i> )	70	1779	CARTAGENA.	FGAUTIER	FRANÇ. GAUTIER	26
<b>BAHAMA</b> ( <i>San Cristóbal</i> )	70	1784	LA HABANA	FGAUTIER	IGNACIO MULLAN	21
<b>SAN LEANDRO</b>	64	1787	FERROL	ROMERO L.	VICENTE PLO	18

Estos 15 navíos españoles, es decir, 4 tres puentes, 2 ochenta cañones, 3 de setenta y cuatro, 5 de setenta y 1 de 64 (ninguna fragata, lo que es bien significativo) incluían solo una parte de la capacidad teórica operativa de la Real Armada en ese momento, y no puede decirse que fuese una fuerza especialmente respetable. Cualquiera de las escuadras organizadas anteriormente (la de San Vicente, la de Cádiz, la de Ferrol, la de Brest, etc.) fue más potente que ésta, compuesta precipitadamente en el arsenal gaditano en 1805 a partir de los buques que vinieron con Gravina y Villeneuve, sin acudir a otros refuerzos que pudieron haber llegado desde Ferrol o desde Cartagena de las escuadras allí fondeadas, para enfrentarse con mayores posibilidades de éxito a los buques británicos que con el mayor cuidado habían ido acopiando Nelson y Collingwood en el golfo de Cádiz. De nuevo la precipitación, el continuar acumulando decisiones desacertadas, situaron a la escuadra de Gravina y con ella a la Real Armada en una dramática situación.

Los cuatro tres puentes españoles no se hallaban precisamente en su mejor momento ni revistaban en buen estado: El *Santísima Trinidad*, con sus 36 años de servicios, apenas si se había movido desde la anterior batalla de San Vicente en 1797, donde había quedado bastante maltratado, y aunque se le habían hecho reparos seguía siendo un armatoste pesado de manejar si no se le dotaba de una tripulación muy experimentada, lo que no era el caso, de modo que ninguno de los principales jefes de la escuadra quiso mandarlo, y así se le colocó en el cuerpo central de la combinada, el que se suponía que realizaría menos maniobras, constituyendo una especie de gran batería flotante y confiando en la enorme capacidad de fuego de sus baterías de 36 libras; El *Rayo*, era un 80 cañones sobre-elevado a 100, veteranísimo (56 años de servicios) y, aunque muy marinero, sus maderas habaneras se encontraban ya en el límite de su firmeza y ensambladura, por haber estado varios años arrumbado en un caño de La Carraca y por el peso de sus cubiertas y de la artillería que embarcaba tras ser remodelado, según se comprobó en el último examen que le realizaron en la Carraca en 1805 justo antes de salir, y que Villeneuve reflejó en su informe ya citado, sobre todo si se le destinaba para un combate recio como el que se esperaba; pero se volvía a confiar en la buena suerte que siempre

le acompañó, aunque tampoco ninguno de los principales oficiales quiso mandarlo; el *Santa Ana* contaba ya con 21 años de servicios, e igual que el *Rayo* acababa de pasar una severa recompostura en la Carraca (con los materiales que se pudieron aprovechar de otros buques, incluso una quilla nueva) estando muy maltrecho como resultado de un temporal que mucho lo castigó en la costa de Almería unos años antes, y de un embarcamiento que sufrió sobre Rota cuando salía con la escuadra hacia Brest que le obligó a quedarse en la Carraca; y el más moderno de los tres puentes, el habanero *Príncipe de Asturias*, de 11 años de antigüedad, mandado por Antonio Escaño<sup>44</sup> en la batalla San Vicente donde tuvo una regular actuación, fue reparado como consecuencia de los daños recibidos por lo que en 1805 era el más preparado y mejor dispuesto de estos grandes buques y, como se ha explicado, el elegido por Gravina para levantar su insignia.

Los dos ochenta cañones, el *Neptuno* y el *Argonauta*, eran probablemente los mejores navíos de la escuadra, de 10 y 7 años de antigüedad, los dos ferrolanos construidos con los planos de Julián Martín de Retamosa, muy marineros. Habían realizado varios viajes a América, especialmente con Gravina, tanto en 1803 como en 1805. El *Argonauta* se halló en el combate de Finisterre donde resultó bastante dañado, aunque solo pudo ser superficialmente reparado en Coruña y Cádiz. El *Neptuno*, en cambio, estaba en mucho mejor estado, con su hermoso mascarón de proa, y quiso ser mandado por Cayetano Valdés porque lo conocía muy bien al haber estado bajo su mando en varias ocasiones.

Los tres 74 cañones, el *San Ildefonso* (de 20 años) y el *Monarca* y el *Montañés* (de 11) se habían construido siguiendo modelos muy desarrollados por los ingenieros José Romero Fernández de Landa y Martín de Retamosa, dos en Ferrol y uno en Cartagena. El primero había realizado comisiones y viajes sin entrar en combate, teniendo que ser varias veces retocado, rearbolado, repasado de casco; el *Monarca* había estado con Solano en Norteamérica cuando la campaña de Luisiana y las Floridas, y luego encerrado en Rochefort con Francisco Melgarejo, y no tenía mayor deterioro; pero el *Montañés* acababa de regresar de un largo viaje de más de siete años alrededor del mundo con Ignacio María de Álava<sup>45</sup>, de modo que se hallaba sumamente desgastado, sin apenas haber podido ser reparado a fondo antes de ser lanzado a la batalla en 1805.

<sup>44</sup> Antonio de Escaño nació en Cartagena en 1750. Ingresó como guardiamarina en Cádiz, participó de las acciones de Argel en 1775 y Gibraltar y Espartel en 1782. Participó en la redacción de las Ordenanzas de 1793. Estuvo en San Vicente, donde salvó al *Trinidad* de ser apresado, y en el ataque británico a Cádiz en 1797, como segundo de Federico Gravina. En Trafalgar también estuvo con Gravina, resultando herido. En 1810 fue elegido miembro del Consejo de Regencia. Tras la disolución de las Cortes, se le permitió residir en Cádiz, donde murió en 1814. Quadrado y De-Roó, Francisco de Paula, *Elogio histórico del Excmo. Señor don Antonio de Escaño, Teniente General de la Marina, Regente de España e Indias en 1810*, Real Academia de la Historia, Madrid, 1852; Castillo y Castro, Manuel del, *Ideas del Excmo. Sr. D. Antonio de Escaño sobre un plan de reforma para la Marina Militar de España*, Imprenta de D. Esteban Picardo, Cádiz, 1820; y Gómez Vizcaíno, Juan Antonio, *Antonio de Escaño y García de Cáceres (1752-1814): teniente general de la Real Armada y regente de España*, Cartagena, Fundación Emma Egea, 2000.

<sup>45</sup> Ignacio María de Álava y Sáenz de Navarrete, nació en Vitoria en 1750 ingresando en la Academia de Guardiamarinas de Cádiz en 1766, realizando varios viajes a Filipinas. Durante muchos años estuvo

Por contraste, la característica de los cinco 70 cañones, todos construidos en la época de François Gautier, era su veteranía: los *San Juan Nepomuceno*, *San Francisco de Asís* y *San Agustín*, tenían 39, 38 y 37 años de servicios respectivamente, y el *San Justo* y el *Bahama* más de veinte. El *San Juan* había sido rectificado varias veces, y tras salir del encierro en Brest fue muy trabajado por Cosme Damián Churruca<sup>46</sup>, que ahora lo mandaba, siendo un buque robusto y bien ordenado en sus fuegos; el *San Francisco de Asís* había navegado menos, y el *San Agustín*, de largos periplos atlánticos, era el único navío de línea español capturado por la Armada portuguesa, en 1776, estando unos meses al servicio del rey de Portugal como *Santo Agostinho*<sup>47</sup>.

El *San Leandro*, por último, era un navío de menos bordo y porte, de 64 cañones, ferrolano, de Romero Fernández de Landa, con 18 años de antigüedad, y de menos capacidad que los otros para enfrentarse a un enemigo poderoso<sup>48</sup>.

---

mandando fragatas, la *Gertrudis*, la *Santa Bárbara*, la *Sabina*, de las que llegó a ser el mejor experto de la Armada. Estuvo en la campaña del Canal de la Mancha, y en 1780, de nuevo desde su fragata, participó en el apresamiento del convoy inglés en San Vicente. Se halló presente en los sitios de Gibraltar y en la batalla de cabo Espartel en 1782. Ascendió a capitán de navío y estuvo en la retirada de Oran de 1791 al mando del *San Francisco de Paula*. Participó también en la guerra de la Convención en Tolón y en varias acciones en el Mediterráneo. En 1794 fue ascendido a jefe de escuadra, dirigiendo la expedición que dio la vuelta al mundo en los navíos *Europa* y *Montañés*. En Trafalgar mandaba el *Santa Ana*, donde resultó gravemente herido. Obtuvo el mando de la escuadra española en Cádiz, sustituyendo a Gravina, siendo nombrado comandante de los departamentos de La Habana y Cádiz en 1810 y 1814. Murió en Chiclana (Cádiz) en 1817. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868...* Cit.

<sup>46</sup> Cosme Damián Churruca y Elorza había nacido en Motrico (Guipúzcoa) en 1761. En 1776 ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz, donde estudió astronomía, física y matemáticas, disciplinas en las que siempre descolló. En 1779 estuvo en la escuadra del asedio a Inglaterra, luego en el sitio de Gibraltar y en el Río de la Plata. Al regreso continuó estudios de matemáticas en la academia de Ferrol. Volvió al Atlántico sur en 1788, esta vez al estrecho de Magallanes con Antonio de Córdoba en la *Santa Casilda*. En 1792 partió en otra expedición con los bergantines *Descubridor* y *Vigilante* al Caribe realizando cartas náuticas y trazado derroteros (González-Ripoll Navarro, María Dolores, «La expedición del Atlas de la América Septentrional, 1792– 1810. Orígenes y recursos», en *Revista de Indias*, N.50, 1990) En Cádiz fue ascendido a capitán de navío, y se halló en la escuadra de Brest, desde donde realizó varios viajes de estudio a París. Se publicaron las cartas náuticas que había realizado sobre las Antillas y editó un nuevo tratado sobre artillería: Churruca, Cosme Damián, *Instrucción sobre punterías para el uso de los bajeles del Rey*, Imprenta Real, Madrid, 1805. En el *San Juan Nepomuceno*, que mandaba, estuvo en la escuadra del Caribe, en Finisterre y finalmente en Cádiz, de donde salió con la flota combinada de Villeneuve, muriendo en el puente de su navío cerca de Trafalgar, siendo el buque conducido a Gibraltar. González Ripoll, María Dolores, *A las órdenes de las estrellas. La vida del marino Cosme de Churruca y sus expediciones a América*, CSIC, Madrid, 1995; Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868...* Cit.

<sup>47</sup> Marchena Fernández, Juan, “Del Tajo al Amazonas y al Plata: Las repercusiones atlánticas de las guerras entre las coronas española y portuguesa en la Edad Moderna. 1640-1777”, en Reitano, Emir y Possamai, Paulo (eds.) *Hombres, poder y conflicto. Estudios sobre la frontera colonial sudamericana y su crisis*, Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación, Universidad Nacional de La Plata, La Plata, 2015.

<sup>48</sup> Sobre el estado de los buques antes de Trafalgar, ver Sánchez Carrión, José María, *Los ingenieros de marina, motores de la renovación y tecnificación. 1770-182. Su organización, academia y realizacio-*

Los navíos españoles debían zarpar mal y escasamente tripulados porque no había de donde sacar más dotaciones, sintiéndose los terribles efectos de la epidemia de fiebre amarilla que aún coleaba en la región, llevando muy poca marinería de lo alto (ni siquiera pudieron echar mano de las tripulaciones mercantes, dado que apenas habían barcos en el puerto debido al bloqueo) y también pocos artilleros con experiencia<sup>49</sup>, siendo la mayor parte gentes sacadas de no muy buen grado de los barrios de Cádiz y de los Puertos, a sabiendas de lo que les esperaba, de la infantería de las milicias de la bahía e incluso de los penales.

Una de las graves falencias de la Real Armada en Trafalgar (y a lo largo de casi toda la segunda mitad del S. XVIII) fue la inexistencia en los navíos de tripulantes que supieran trabajar y tuvieran experiencia en el manejo del velamen, sus aparejos y la arboladura, la conocida como marinería de lo alto. Eran una parte relativamente pequeña del total de la tripulación, pero sin ella el buque no podía navegar, y si ésta era inexperta lo haría mal, corriendo graves riesgos estas personas de caerse, con mala mar o durante el combate. Para tener la experiencia necesaria en este tipo de faenas realizadas a muchos metros de altura, se necesitaba permanecer largo tiempo trabajando en embarcaciones de este porte (naves de cruz, les decían) lo cual no se lograba por las continuas desmovilizaciones de la marinería al no haber con qué pagarla, o por su abandono del servicio, dadas las malas condiciones laborales y la falta de incentivos económicos; y debido también a que los buques estaban demasiado tiempo en puerto y sin navegar, lo que hacía imposible realizar ejercicios y adquirir estas destrezas. Faltando estos marineros faltaban también expertos contra maestres que supieran dirigirlos, a ellos y a la maniobra, atentos a las órdenes que se les daban desde el puente (lo que en la marina británica, por ejemplo, sucedía exactamente al revés: contaban con tripulaciones sumamente expertas que realizaban muy bien la maniobra, porque pasaban la vida navegando) Una experiencia que también podía alcanzarse en los buques mercantes, pero sabido es que la marina comercial española era reducida, y no debía sumar 6.000 hombres en total. Eso se alejaba mucho de la cifra que se necesitaban para la Armada, y además, si se echaba mano de ellos, la flota mercante quedaba paralizada.

Por otra parte, el real servicio en la Armada borbónica era muy poco atractivo (cuando no generaba temor y repulsión) para buena parte de la población española, no

---

nes, Tesis Doctoral, Escuela Técnica Superior de Ingenieros Navales y Oceánicos, U. Politécnica de Madrid, 2009, Anexo III, pág.320. Y también la Parte IV, "Historial de los navíos españoles que participaron en el combate", del imprescindible trabajo de recopilación documental de González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805*. Corpus documental conservado en los archivos españoles, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004.

<sup>49</sup> Por contraste, y según Fernández Duro, C., (*Armada española...* Vol. VIII, Cit., pág.311) Collingwood había arengado a sus artilleros esos mismos días, aguas afuera de la bahía de Cádiz, insistiéndoles en que el día que fueran capaces de lanzar tres andanadas en menos de cinco minutos, no habría navío que se les resistiese. A punta de ejercicios lograron disparar las tres andanas en tres minutos y medio.

solo por las enfermedades que se sabían eran crónicas en estos buques, o por el miedo a ahogarse o a caerse de los mástiles, gavias o vergas, a lo que se unían los riesgos de las batallas y lo terrible de las condiciones en que se desarrollaba un combate naval, un mundo de fuego, humo y astillas... sino sobre todo porque se pagaba muy tardíamente y mal, conviviendo la marinería ordinaria con gentes procedentes de las cárceles y penitenciarias, con lo cual la opinión general a bordo era que servir en estos buques era un castigo más que un oficio, y mucho menos un empleo de honor y dignidad. Antonio de Escaño escribía a Madrid después de Trafalgar: “La mayor parte de la gente de leva es perjudicial a bordo, y por falta de sargentos y cabos es difícil que se pueda disciplinar... Se exime cuanto puede de todo trabajo, y particularmente el de por alto, que no puede hacerse sin riesgo de caerse, y hace confundir con ella a los matriculados y buenos marinos, de modo que no se puede decir que han cumplido bien, pues cuando menos se puede asegurar que han maniobrado con mucho retardo...”<sup>50</sup>.

La situación se había agravado desde fines del siglo y comienzos del XIX, cuando los retrasos en los pagos se hicieron crónicos (a veces un año entero y más) y la desertión se incrementó extraordinariamente<sup>51</sup>.

En los 15 buques que combatieron en Trafalgar embarcaron unos 12.000 hombres en total, divididos entre los buques más grandes (1.000—1.100 del *Santa Ana*, *Trinidad* o *Príncipe de Asturias*, o los 800-900 del *Rayo*, *Neptuno* o *Argonauta*) y los 74 y 70 cañones (650-700 hombres de dotación en los *San Ildefonso*, *Montañés*, *San Agustín*, *Bahama*, *San Juan*...).

Y del mismo modo la oficialidad: en estos buques se hicieron a la mar de Cádiz la mayor parte de los oficiales que conformaron la crême de la Armada borbónica. Así, como se indicó, Federico Gravina, Antonio Escaño y Rafael Hore mandaban el *Príncipe de Asturias*<sup>52</sup>, Ignacio María de Álava y José Gardoqui el *Santa Ana*, Miguel Gastón el *San Justo*, Enrique MacDonnell<sup>53</sup> el *Rayo*, Cayetano Valdés el *Neptuno*, Dionisio Alcalá

<sup>50</sup> Citado por Fernández Duro, Cesáreo, *Armada Española...* Vol. VIII, pág.354.

<sup>51</sup> Para estos temas de tripulaciones en el periodo, ver Guimerá Ravina, Agustín, “Trafalgar and Spanish Seamanship”, *The Trafalgar Chronicle. The Journal of The 1805 Club*, N.25, 2015; González-Aller Hierro, José Ignacio, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, *Revista General de Marina*, N.249, 2005, con otra versión en González-Aller Hierro, José Ignacio, “La vida a bordo en la época de Trafalgar”, en *Boletín Informativo para Personal*, Cuartel General de la Armada Defensa, Madrid, 2005.

<sup>52</sup> Estos tres oficiales mandaban juntos en la cubierta del mismo navío desde la expedición al Caribe de mayo de ese año de 1805, primero en el *Argonauta*, ahora en el *Príncipe de Asturias*. Hore como capitán, Gravina como comandante de la escuadra y Escaño como jefe del estado mayor.

<sup>53</sup> De origen Irlandés y familia afincada en España, ingresó primero en el Ejército, en el regimiento irlandés de Ultonia, donde había varios oficiales de su familia, y luego pasó a la Armada como teniente de fragata, destinado a *La Magdalena*, que operó con Antonio de Ulloa en las Azores, como se comentó; también se halló en la acción de Roatán, igualmente comentada, y en otras en el Mediterráneo y el Caribe. Solicitó la baja en 1802 pero luego, tras el ataque a la *Mercedes* de 1804, pidió el reingreso en la Armada. En Trafalgar mandó el *Rayo*, siendo ascendido en 1806 a jefe de escuadra. Tuvo diversos cargos en la Secretaría de Marina durante la guerra contra Napoleón y murió extraor-

Galiano<sup>54</sup> el *Bahama*, Cosme Damián Churruca el *San Juan Nepomuceno*, Francisco de Alcedo y Bustamante el *Montañés*, Baltasar Hidalgo de Cisneros<sup>55</sup> el *Trinidad*...

Por su parte, los 18 navíos franceses al mando de Villeneuve eran de mayor homogeneidad en sus portes de artillería (4 ochenta cañones y 14 de setenta y cuatro del modelo francés más moderno) bastante nuevos (algunos apenas con un año desde su construcción) con tripulaciones más entrenadas que las españolas (llevaban muchos meses embarcados) y oficiales bastante experimentados, como hemos ido analizando.

---

dinariamente pobre en el hospital de marina de Cádiz en 1823. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina*... Cit.

<sup>54</sup> Dionisio Alcalá-Galiano y Pinedo nació en Cabra, Córdoba, en 1760. Ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz en 1771. Estuvo en la campaña contra el Brasil en 1776 y en la toma de Colonia del Sacramento, y luego destacado en las Malvinas. Trabajó con Tofiño en el trazado de las cartas costeras en España y participó en la expedición de Antonio de Córdoba al estrecho de Magallanes de 1785 y posteriormente en la de Malaspina y Paso del Noroeste (Alcalá-Galiano, Dionisio, *Relación del viaje hecho por las goletas Sutil y Mexicana en el año de 1792 para reconocer el estrecho de Fuca. Con una introducción en que se dan noticias de las expediciones ejecutadas anteriormente por los españoles en busca del paso del noroeste de la América*, Imprenta Real Madrid, 1802) Estuvo en el sitio de Cádiz de 1797 y en 1798 realizó varios viajes al Caribe transportando remesas del tesoro real. Realizó las cartas del Mediterráneo Oriental, navegando incluso al Mar Negro en la fragata *Soledad*. (Alcalá-Galiano, Dionisio, *Carta esférica del paso de los Dardanelos del mar de Mármara y del canal que conduce al mar Negro*, Dirección hidrográfica, Madrid, 1806) Se halló en la expedición de la escuadra combinada a las Antillas, en el *Bahama*, y posteriormente en Trafalgar donde murió. Ver sus memorias, Alcalá Galiano, Antonio, *Memorias de D. Dionisio Alcalá-Galiano... Publicadas por su hijo...* en *Obras escogidas. Recuerdos y Memorias*, Biblioteca de Autores Españoles, N. 84, Ediciones Atlas, Madrid, 1955; y Sanpedro Sánchez, César, *La marina española en las expediciones científicas y militares del S. XVIII. Una visión a través de la carrera del brigadier Dionisio Alcalá-Galiano y Pinedo (1760-1805)*, Tesis Doctoral, Universidad de Alicante, 2013.

<sup>55</sup> Baltasar Hidalgo de Cisneros y de la Torre nació en Cartagena en 1756 en una familia de marinos. Ingresó en la escuela de guardiamarinas de Cádiz en 1770. Participó en acciones de corso en el Mediterráneo, en la expedición de Argel, campaña del canal de la Mancha y del Rosellón, batalla de San Vicente y sitio de Cádiz de 1797, siendo ascendido a brigadier al mando de una flotilla de fragatas. En Trafalgar fue jefe de escuadra comandando el *Santisima Trinidad*, acabando prisionero en Gibraltar. En 1808 fue nombrado capitán general interino, tras el asesinato del titular, Borja y Poyo, del Departamento de Cartagena y al año siguiente virrey del Río de la Plata, renunciando forzosamente al cargo en 1810 tras la revolución de mayo. Fue expulsado a España. En 1813 fue nombrado capitán general de Departamento de Cádiz y en 1818 Secretario de Marina. En el alzamiento de 1820 fue detenido por no plegarse a los sublevados. Al fin del Trienio Liberal fue nombrado capitán general de Cartagena por Fernando VII en 1823, y allí murió en 1829. Pavía y Pavía, Francisco de Paula, *Galería biográfica de los generales de Marina, jefes y personajes notables que figuraron en la misma corporación desde 1700 á 1868*... Cit.

### Navios Franceses en Trafalgar<sup>56</sup>

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE DE ARTILL.	AÑO CONST.	ASTILLERO	CAPITAN	AÑOS 1805
<i>FOUGUEUX</i>	74	1785	LORIENT	Baudoin	20
<i>INDOMPTABLE</i>	80	1790	BREST	Hubert	15
<i>INTREPIDE</i>	74	1790	CEDIDO POR ESPAÑA <sup>57</sup>	Infernet	15
<i>MONT BLANC</i>	74	1791	ROCHEFORT	Lavillegris	14
<i>REDOUTABLE</i>	74	1791	BREST	Lucas	14
<i>BERWICK</i>	74	1795 <sup>58</sup>	CAPTURADO A INGLAT.	De Camas	30
<i>FORMIDABLE</i>	80	1795	TOLON	Dumanoir	10
<i>ARGONAUTE</i>	74	1798	LORIENT	Epron-Desjardi.	7
<i>AIGLE</i>	74	1800	ROCHEFORT	Gourrège	5
<i>DUGAY TROUIN</i>	74	1800	ROCHEFORT	Touffet	5
<i>SWIFTSURE</i>	74	1801 <sup>59</sup>	CAPTURADO A INGLAT.	Villemadrin	18
<i>HEROS</i>	74	1801	ROCHEFORT	Poulain	4
<i>SCIPION</i>	74	1801	LORIENT	Berrenger	4
<i>ACHILLE</i>	74	1803	ROCHEFORT	Denieport	2
<i>BUCENTAURE</i>	80	1803	TOLON	Villeneuve	2
<i>NEPTUNE</i>	80	1803	TOLON	Mastral	2
<i>ALGESIRAS</i>	74	1804	LORIENT	Magón	1
<i>PLUTON</i>	74	1804	TOLON	Cosmao-Kerj.	1

## 6. El discutido plan de operaciones

Gravina regresó a Cádiz desde Madrid a primeros de octubre y allí encontró a un Villeneuve decidido a salir, cumpliendo las órdenes recibidas desde París de zarpar con la combinada, dirigirse al Mediterráneo, pasar por Cartagena, recoger los navíos de Salcedo que allí aguardaban y navegar hacia Nápoles y Tolón, si era necesario enfrentándose a los ingleses que le esperaban a la salida de Cádiz<sup>60</sup>. Villeneuve pensaba que con esa salida podría “reparar su crédito”, cuando en realidad sabía que era su única opción puesto

<sup>56</sup> Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N.2, así como en Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates*, Seaforth Publishig, 2008.

<sup>57</sup> Este *Intrépide* era el antiguo *Intrépido* español, cedido a Francia en 1801, a petición de Napoleón. Un Ildefonso de 74 cañones, construido en Ferrol en 1790, por tanto con 11 años de servicios. Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit. Tabla General N.2.

<sup>58</sup> Construido en Portsmouth en 1775. Fue capturado en Córcega en 1795. Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail...* Cit.

<sup>59</sup> Construido en Deptford en 1787. Fue capturado cerca de Malta en 1801. *Ibidem*.

<sup>60</sup> El Emperador, Saint-Claud, 17 de septiembre de 1805. Lévêque, Pierre, “Les officiers de Marine”... Cit. Y Monaque, Rémi, *Trafalgar. 21 octobre 1805*, Tallandier, París, 2005.



que Rosily ya había pasado por Madrid y se hallaba en algún punto de la Mancha o de Andalucía camino de Cádiz, con la orden en el bolsillo de su casaca azul de destituirlo inmediatamente, disponiendo su inmediata presencia en Francia para rendir cuentas por sus torpes actuaciones<sup>61</sup>.

Gravina y su estado mayor, en especial Cosme Damián Churruca, un experto en la materia, advirtieron una fuerte bajada de los barómetros prediciendo una gran tempestad, típica de “lo avanzado de la estación”, y aconsejaron no salir, pero el 7 de octubre Villeneuve dio la orden. Parece que esperaba mayor oposición de los españoles a zarpar, con lo cual podría disculparse ante Rosily. En una turbulenta junta de oficiales del día 8<sup>62</sup>, Antonio de Escaño, jefe del estado mayor de Gravina, pidió retrasar un poco la salida por el mal tiempo, consiguiendo la demora.

Mientras, Gravina, en el previsto plan de batalla, consiguió convencer a Villeneuve de alternar los buques españoles y franceses, y además crear una escuadra de observación, que él dirigiría, con 6 navíos españoles (el tres puentes *Príncipe de Asturias*, donde enarbolaría su insignia, junto con Escaño y Rafael Hore, el 80 cañones *Argonauta*, los 74 cañones *San Ildefonso* y *Montañés*, y los 70 cañones *San Juan Nepomuceno* y *Bahama*) y otros 6 franceses (todos de 74 cañones, muchos de ellos muy nuevos) al mando del contraalmirante Magon que iba en *L'Algésiras*, que se situaría a barlovento para poder acudir donde se les necesitara si los ingleses intentaban realizar una maniobra envolvente o un ataque en columnas por un solo punto, como sucedió.

En este plan de batalla la vanguardia la mandaría Ignacio María de Álava, con 3 navíos españoles (el tres puentes Santa Ana, el 74 cañones *Monarca* y el *San Justo* de 70<sup>63</sup>) y 4 franceses de 74 cañones; en el centro se situaría Villeneuve, con 4 franceses (el *Bucentaure* de 80 cañones, de su insignia, y los demás de 74) y 3 españoles (el tres puentes *Santísima Trinidad*, el 70 cañones *San Agustín* y el más pequeño, de 64, *San Leandro*); y en la retaguardia se dispondría Pierre Dumanoir, con 4 franceses (el 80 cañones *Formidable*, y los demás de 74, entre ellos el *Duguay Trouin*) y 3 españoles (el tres puentes *Rayo*<sup>64</sup>, el 80 cañones *Neptuno*, y el 70 cañones *San Francisco de Asís*). Además cada división llevaría una fragata y un bergantín para mantener las comunicaciones entre todos ellos y para transmitir las órdenes en caso de que no se entendieran en mitad del combate.

<sup>61</sup> Marliani, Manuel, *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su “Historia del Consulado y el Imperio”*, Imprenta de Matute, Madrid, 1850.

<sup>62</sup> Reunión realizada en el *Bucentaure* y detallada entre otros por Antonio Alcalá Galiano en sus memorias ya citadas, *Memorias de D... Publicadas por su hijo...* Cit., Tomo I, págs.95 y ss.

<sup>63</sup> Según los informes del propio Villeneuve, de estos tres navíos, el *Santa Ana* y el *San Justo* acababan de salir del arsenal con reparos de graves averías y se hallaban en regular estado de navegación y peor de combate. En Desdèves du Dezert, Georges, *La Marine espagnole pendant la campagne de Trafalgar*, E. Privat, Toulouse, 1898,

<sup>64</sup> Que también en el informe de Villeneuve (Ibidem) figura como muy averiado, recién salido de reparaciones en el Arsenal.

Por su parte, Nelson, con sus 27 navíos (7 de tres puentes) estaba un poco por debajo del número de los franco-españoles, pero esperaba refuerzos con los que llegaría por lo menos a 40, confiaba. De manera que su opción favorita, como siempre, sería tomar la ofensiva, pues sabía que con eso dislocaría a la combinada, hasta devastarla. Era el “toque de Nelson”, su propósito, hundirla, o mejor aún capturarla, aunque no fueran sino despojos lo que quedara de ella tras el combate. Sabía también que Villeneuve formaría una única fila, con lo cual los de la vanguardia no podrían ayudar a los de atrás. Él dispondría sus buques en dos columnas, una al mando de Collingwood desde el *Royal Sovereign* (de tres puentes) con 15 navíos, y otra a sus órdenes, desde el *Victory* (de tres puentes también), formada por 12 navíos.

Su maniobra consistiría en cortar la larga fila francoespañola por la mitad, a la altura de Villeneuve, y desde aquí las dos columnas, la de Nelson y la de Collingwood, comenzarían a ir combatiendo y destrozando, navío por navío, dada la diferencia de número en casa sector que acometiesen, a toda la escuadra combinada desde esta mitad hacia atrás, dejando en paz a los otros casi 20 navíos de la vanguardia, que no podrían ayudar a los de atrás. Cuando acabaran con el centro y la retaguardia, harían lo mismo con los de adelante. Se preveía que a los buques apresados los irían acumulando a sota-vento de sus líneas para luego remolcarlos a Gibraltar.

Si la combinada no hubiera desplegado esta fila única, a Nelson le habría ido muy mal, pues se habría visto envuelto entre la vanguardia, la retaguardia y la potente escuadra de observación que mandaba Gravina con 12 navíos, pero Villeneuve se mantuvo en su plan desde Tolón, una maniobra anticuada de academia, y dispuso que cada buque se peleara con el de la línea enemiga que le tocara en suerte. Otra decisión equivocada.

El 19 de octubre se dio la orden de salida en el *Bucentaure*. El día 20, los 33 navíos y 10 fragatas estaban todos fuera de la bahía<sup>65</sup>. Nelson ordenó aprestarse a sus buques (27 navíos y 4 fragatas<sup>66</sup>) aprestarse, organizar sus columnas y tocar a sus tambores zafarrancho de combate.

---

<sup>65</sup> Es extraordinariamente significativo de la calidad y cantidad y exactitud de las noticias que sobre la escuadra corrían por Cádiz, que ese mismo día 19 se publicó en una de las imprentas de la ciudad, para su venta al público, el folleto titulado “*Relación de la escuadra combinada que ha empezado a salir de la bahía de Cádiz el 19 de octubre del presente año de 1805...* Se hallará en Cádiz en la imprenta de don Pedro Gómez de Requena, Impresor Mayor de S.M., Plazuela de las Tablas, y en el despacho de dicha imprenta, calle Guanteros esquina de Las Flores”. En este impreso, a doble cara, figuran todos los detalles de la combinada, navío a navío, sus portes, ubicación en la escuadra (lo que constituía el plan de batalla) los nombres de los oficiales... Y lo que es más interesante aún, también se aportan los datos de la escuadra inglesa, con notable exactitud, a saber cómo se conseguía esta información sobre unos buques que estaban a más de cincuenta kilómetros de la bahía... Pero demuestra que las noticias volaban por la ciudad, con los nombres de los navíos, sus portes, sus oficiales y almirantes. Nada escapaba a los oídos gaditanos ni a la velocidad de sus imprentas. Desde luego no fue ésta una batalla de sorpresas. Vid. Imagen 6.

<sup>66</sup> 7 tres puentes, los *Victory*, *Royal Sovereign*, *Britannia*, *Téméraire*, *Prince of Wales*, *Neptune* y *Dreadnought*, un 80 cañones, el *Tonant*, dieciséis 74 cañones, y tres de 64.

\*  
**RELACION DE LA ESQUADRA COMBINADA QUE HA empezado á salir de la Bahía de Cádiz el 19 de Octubre del presente año de 1805.**

**CUERPO FUERTE.**

*Segunda Esquadra ó Vanguardia.*

Flota	Frances.	074	Mr. Cochin.
Mourea	Español.	074	Don Tadeo Argueros, Capitan de Navio.
Fragata	Frances.	074	Mr. Bonhomme.
Santa Ana	Español.	112	El Teniente General Don Ignacio de Alava; y Capitan de bandera Don Joseph de Gardoqui, Capitan de Navio.
Indispensable	Frances.	080	Mr. Hubert.
San Justo	Español.	074	Don Miguel Gaston, Capitan de Navio.
Intrepido	Frances.	074	Mr. Larraz.
Fragata	Idem.	049	Mr. Housar.

*Primera Esquadra ó Centro.*

Redoubtable	Frances.	074	Mr. Lucas.
San Leandro	Español.	060	Don Joseph de Quesado, Capitan de Navio.
Neptune	Frances.	084	Mr. Delisle.
Successaire	Frances.	080	Comandante general Mr. Pámiral Villeneuve; Xefe del Estado Mayor Mr. Prigny; y Capitan de bandera Mr. Regnier.
Sna. Trinidad	Español.	135	El Xefe de Esquadra Don Baltasar Hidalgo de Coarros; y Capitan de bandera Don Francisco Olivas, Brigadier.
Heros	Frances.	074	Mr. Paulin.
San Agustín	Español.	074	Don Fe'ipe Xedo Cuygal, Brigadier.
Hortense	Frances.	040	Mr. La Motiere.
Fragata	Idem.	018	Mr. Dumay.

*Tercera Esquadra ó Retaguardia.*

Montblanc	Frances.	074	Mr. Le Villegis.
S. Francisco de Asís	Español.	074	Don Juan de Flores, Capitan de Navio.
Impatible	Frances.	074	Mr. Toullet.
Pompadour	Frances.	080	El Contra Almirante Dumanoir; y Capitan de bandera Mr. Lenthier.
Rayo	Español.	100	Don Henrique Melchor; Brigadier.
Scipion	Frances.	074	Mr. Berenger.
Nepomuceno	Español.	080	Don Cayetano Valdés, Brigadier.
Fragata	Idem.	049	Mr. Marisong.

*Esquadra de Observacion.*

Nevis	J. Juan Nepomuceno	Español.	074	Don Conde Churrua, Brigadier.
	De'wich	Frances.	074	Mr. Cochin.

Principe Asturias	Español.	112	Comandante General el Teniente General Don Federico Gravina; Mayor General el Xefe de Esquadra Don Antonio Escribá; y Capitan de bandera D. Rafael de Hoz, Brigadier.	
Nevis	L' Ashlé	Frances.	074	Mr. de Drapeport.
	Sna. Helena	Español.	074	Don Joseph de Vargas, Brigadier.
	Alcones	Frances.	074	Mr. Epron.
Fragata	Thémis	Frances.	040	Mr. Jugan.
Fragata	Argus	Frances.	045	Mr. Tailand.

*Segunda Divicion.*

Nevis	Suivre	Frances.	074	Mr. Villamide.
	Argusata	Español.	080	Don Antonio Pariz, Capitan de Navio.
	Alcones	Frances.	074	El Contra Almirante Magon; y Capitan de bandera Mr. Brouard.
	Mercaderes	Español.	074	Don Francisco Alcedo, Capitan de Navio.
	L' Aigle	Frances.	074	Mr. Courge.
	Sahama	Español.	074	Don D-nsio Alcalá Galiano, Brigadier.
Fragata	Hermione	Frances.	049	Mr. Mahé.

Total de Navio Españoles . . . 15.  
 Idem Franceses . . . 18.  
 Fragatas idem . . . 07.  
 Bergantines idem . . . 02.

*Que componen todos los referidos Buques.*

*Esquadra Inglesa consignada al Lord Nelson, Vice-Almirante de la Bandera Blanca, teniendo á sus órdenes á los de igual graduacion Collingwood, y Calder, y á los Contra-Almirantes Bickerton, Knight y Louis.*

Nevis	Colones	Nevis	Colones
Victory	100	Zealous	074
Britania	100	Courageux	074
Prince of Wales	098	Revenge	074
Diadem	098	L' Achille	074
Tonnant	098	Minotaur	074
Neptune	098	Colonus	074
Pique	098	Mars	074
Queen	098	Bellerophon	074
Campana	098	Polyphemus	064

*Con varias fragatas, corbetes y buques menores de guerra. Ademas se han reunido otros del nombre de 10.*

Se hallará en Cádiz en la Imprenta de D. Pedro Gomez de Requena, Impresor mayor por S. M., Plazuela de las Tablas, y en el Despacho de dicha Imprenta, Calle Guanteros esquinas de las Flores.

Imagen 2- Folleto a la venta en Cádiz en vísperas de la batalla de Trafalgar.

Siguiendo las órdenes de Villeneuve, la combinada puso rumbo al Estrecho, buscando el Mediterráneo, quizás con la secreta esperanza de que Nelson no los siguiera y alcanzar Cartagena y Nápoles, según sus instrucciones. La escuadra de observación navegaba separada en dos columnas delante de todos, pero el día 21 ya avistaron al enemigo por el oeste, a barlovento, que venía contra ellos con el viento del noroeste a su favor, con todas las velas largadas, dividido en dos columnas siguiendo el plan trazado por Nelson. Entonces Villeneuve obligo a la de Gravina a meterse en la fila, quedando en la vanguardia, y al estar a la altura del cabo de Trafalgar, las dos escuadras a la vista, Villeneuve ordenó virar en redondo y dirigir sus proas hacia Cádiz. Ahora el *Neptuno* español, que quedaba en la retaguardia, quedó el primero de la fila, y el San Juan Nepomuceno el último, pero con el viento en contra. Gravina intentó zafarse para molestar a las dos columnas inglesas, pero Villeneuve le impidió abandonar la línea, con lo cual la escuadra de observación y reserva quedó inutilizada para atacar del mejor modo, mientras la vanguardia de Dumanoir y Cayetano Valdés seguían ahora enrumbada hacia Cádiz, quedando fuera del combate central.

ORDEN DE LA COMBINADA (DE NORTE A SUR) TRAS REALIZAR EL  
GIRO ORDENADO POR VILLENEUVE<sup>67</sup>

ESCUADRA DE DUMANOIR Y VALDÉS

*Neptuno*  
*Scipion*  
*Intrépide*  
*Formidable*  
*Duguay Trouin*  
*Mont Blanc - Rayo*  
***San Francisco de Asis.***

ESCUADRA DE VILLENEUVE

*Héros- San Agustín*  
***S. Trinidad***  
*Bucentaure*  
*Redoutable - San Justo*  
*Neptune*  
***San Leandro***

ESCUADRA DE ÁLAVA y COSMAO

***Santa Ana – Indomptable***  
*Fougueux*  
*Pluton - Monarca*

ESCUADRA DE GRAVINA Y MAGON

*Algésiras*  
***Bahama***  
*Aigle - Montañés*  
*Swiftsure*  
*Argonaute - Argonauta*  
***San Ildefonso***  
*Achille*  
*Berwick - Principe de Asturias*  
***San Juan Nepomuceno***

---

<sup>67</sup> En resaltado, los navíos españoles.

El giro en redondo de la escuadra ordenado por Villeneuve, inesperado e imprevisto, apelonó a los buques, pues faltos de práctica en realizar esa maniobra no ya individualmente sino además en formación, no todos pudieron ni supieron hacerla a la vez ni con orden (por ejemplo, el *Achille* abordó al Príncipe de Asturias aunque sin causarse graves daños), resultando grupos de navíos amontonados unos con otros y la fila en completo desorden.

## 7. El Frigor de la Batalla

Por el centro de la primitiva formación cayeron los ingleses, cortando y dispersando estos racimos, como un cuchillo, con todo el viento a favor, entrándoles con rumbo noroeste-sureste y cambiándolo enseguida hacia el noreste, de modo que pudieron acoplarse a los costados de cada buque, a veces por ambos a la vez y a la distancia de un tiro de pistola, disparándoles andanadas consecutivas sin que pudieran apenas responder a su fuego al acercárseles por detrás, por las aletas de babor o estribor, persiguiéndolos y acosándolos, dos, tres navíos por cada uno de los de la combinada, turnándose, y éstos sin apenas viento, casi en facha<sup>68</sup>, moviéndose muy despacio en dirección norte-noroeste, lo que les colocaba durante mucho tiempo bajo el fuego inclemente y continuo de las expertas dotaciones de los cañones ingleses...

Collingwood se trabó con la retaguardia aliada, en especial se atracó con el *Fougueux* y el *Santa Ana*, a distancia de tiro de pistola, destrozándose los tres por las sucesivas andanadas que se cruzaron, a veces de doble proyectil, resultando heridos Álava y su capitán Gardoqui, mientras Collingwood tuvo que transbordar a la fragata *Euryalus*. Nelson y su columna, un poco más al norte, entraron en el combate con la fuerza de una borrasca por el centro de la escuadra, metiendo al *Victory* entre el *Trinidad* de Hidalgo de Cisneros, el *Bucenture* de Villeneuve y el *Redoutable* de Jean-Jacques Lucas<sup>69</sup>, que iban uno delante del otro, disparando todas sus baterías a la vez, trabándose con éste último para abordarse, resultando herido Nelson de un disparo efectuado desde una cofa del *Redoutable*, muriendo a las pocas horas. Fue tan duro y próximo el encuentro que cuatro navíos quedaron trabados entre sí en un amasijo de palos, jarcias y velas caídas, el *Victory* y el *Téméraire*<sup>70</sup> y los franceses *Redoutable* y *Fougueux*, tanto que, como fue señalado por los testigos, la bandera de popa del *Redoutable* flameaba dentro del *Victory*.

<sup>68</sup> Con las velas sin viento.

<sup>69</sup> Como se indicó, peleó a toca peñoles contra el *Victory* de Nelson, a quien disparó uno de sus tiradores hiriéndolo mortalmente. Herido Lucas también, tuvo que rendir el navío. Prisionero en Inglaterra, volvió a pelear poniendo el mismo entusiasmo en los combates en que se vio envuelto. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

<sup>70</sup> Un tres puentes muy famoso por su triste final, al ser llevado al lienzo por William Turner en 1838, "El *Téméraire* remolcado en su último viaje hacia el desarmadero", jalando de su casco imponente un remolcador a vapor entre los arboles de una rojiza puesta de sol. Un cuadro en el que muchos han querido ver la representación del triunfo de los nuevos tiempos del hierro y el vapor sobre la vieja

Villeneuve no dio inicialmente la orden a la vanguardia de Dumanoir de acudir al fuego, de modo que cinco navíos franceses (el *Formidable* de 80 y los 74 cañones *Duguay Trouin* e *Intrépide* entre ellos) y tres españoles (el *Neptuno*, al mando de Cayetano Valdés, el *Rayo*, y el *San Francisco de Asís*) no actuaron desde el principio; y cuando recibió la orden, el contraalmirante francés la cumplió solo a medias, pues hizo amago de entrar en el combate girando hacia el sur pero enseguida, casi a la boca con los ingleses, giró de nuevo hacia el oeste hasta perderse en el horizonte con cuatro navíos, fuera de la batalla, mientras Valdés con los tres españoles y el *Intrépide* francés que mandaba Louis Infernet<sup>71</sup> seguían hacia el sur-sureste buscando el encuentro con el enemigo. Contra la columna de Nelson, los que no estaban trabados en combate con el *Trinidad*, el *Bucentaure* y el *Redoutable*, se enfrentaron estos cuatro navíos de Valdés e Infernet, en gran inferioridad de número, resultando capturados el *Neptuno* y el *Intrépide*, tras un durísimo cañoneo, cercados por más de media docena de buques, mientras el *Rayo* y el *San Francisco de Asís*, situados un poco más al este, tuvieron mayor suerte y sufrieron menos daños.

En este sucederse de los buques ingleses golpeando una y otra vez a los de la combinada, sin darles respiro, el *Bucentaure*, acosado por tres navíos, se rindió, y enseguida lo hicieron también los que estaban a su lado, el *Trinidad* y el *Redoutable*, casi todos con los palos y vergas echados abajo, cegadas las baterías por las velas, lo que les imposibilitaba disparar, y envueltos en el humo de los cañonazos que el escaso viento no disipaba. Terminada la función con el grupo del centro, los buques de Collingwood se dirigieron con prontitud y furia contra la retaguardia, donde maniobraba Gravina, que resultó tremendamente castigada al ser sus navíos doblados en número, mientras los de Nelson combatían contra la vanguardia de Valdés que venía en socorro de los apresados del centro.

Gravina y Escaño, desde el *Príncipe de Asturias*, los dos heridos y fuera del combate, no conseguían enderezar la situación en la retaguardia de la combinada sobre la que cayeron los ingleses con mucha fuerza y aún el viento a favor por estar más al sur de la fila, y al fin, rodeados de despojos (menos su propio buque el *Príncipe de Asturias*, el *Montañés* y el *Argonaute*, los restantes 8 navíos de la primitiva escuadra de observación habían sido capturados) ordenaron poner rumbo a Cádiz. Desde la cubierta de Príncipe casi sin palos, prácticamente como una boya, las velas rendidas, solicitaron a la fragata francesa *Themis* que lo sacara de la batalla a remolque mientras comenzaba a caer la noche, dando la orden Escaño de que todo el que pudiera le siguiera sus aguas hasta el puerto.

---

marina de madera y vela. National Gallery, Londres. <https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/joseph-mallord-william-turner-the-fighting-temeraire>.

<sup>71</sup> Este *Intrépide* era el antiguo *Intrépido* español, cedido a Francia en 1801, como se explicó, y fue el único de los navíos franceses al mando de Dumanoir que, desobedeciendo a su jefe, regresó al combate con sus compañeros. Lo mandaba el capitán Louis Infernet. Fue combatido por varios buques de la columna de Nelson, y al intimársele la rendición se negó en redondo. Tuvo que rendirse finalmente al quedar su navío deshecho, resultando prisionero. Six, Georges, *Dictionnaire biographique des Généraux et Amiraux de la Révolution...* Cit.

En ese momento los ingleses habían conseguido realizar 17 capturas, es decir, casi la mitad de toda la combinada; los francoespañoles en cambio no habían apresado a ninguno de los buques ingleses.

Solo 11 buques (lo que representaba apenas un tercio de toda la escuadra) consiguieron entrar en Cádiz, lo que no dejaba de ser un paliativo a la devastadora derrota (así lo vieron algunos que esperaban -visto lo sucedido aquel día- aún peores resultados): se salvaron *El Rayo* y el *San Francisco de Asís*, de la vanguardia, a los que Gravina hizo regresar de nuevo hacia el norte después de su entrada tardía en combate, es decir, dos de cuatro; se salvaron también el *Neptune*, el *Héros*, el *San Leandro* (que aun siendo el más pequeño de la escuadra española pudo regresar) y el *San Justo*, pertenecientes al cuerpo central contra el cargó Nelson, lo que demuestra que aquí no fue tan efectivo como podía imaginarse, puesto que de ocho navíos que lo formaban, estos cuatro pudieron regresar a Cádiz ese mismo día; también llegaron a Cádiz el *Pluton* (al mando de Julien Cosmao) y el *Indomptable*, del grupo de Álava (dos de cinco); y los tres ya citados de la retaguardia de Gravina y Escaño, el *Príncipe de Asturias*, el *Montañés* y el *Argonaute* (aquí se produjeron las mayores pérdidas, pues solo se salvaron tres de doce). Pero todos se hallaban en muy mal estado cuando lograron, de madrugada, fondear en el placer de Rota.<sup>72</sup>

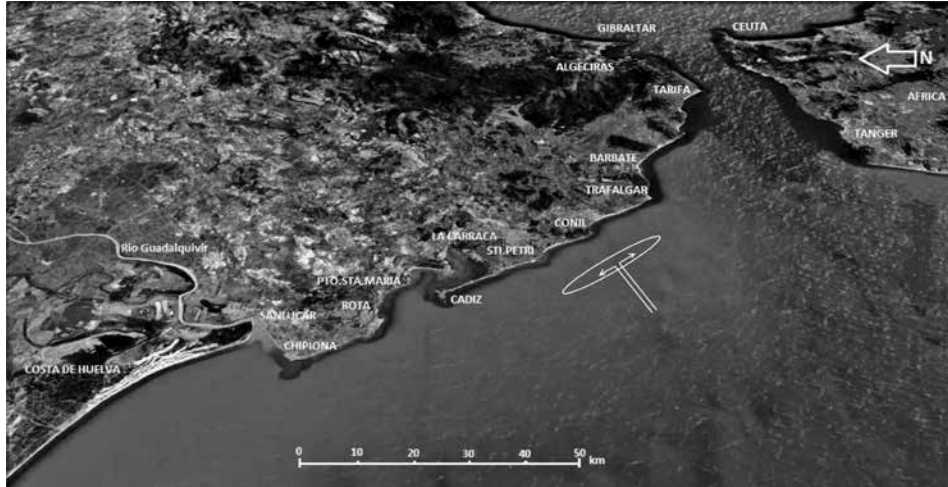
Los demás navíos de la combinada, es decir 22, quedaron en el mar y en diferentes circunstancias: del cuerpo central contra el que atacó Nelson, el *Bucentaure* de Villeneuve había sido capturado y el almirante hecho prisionero, y también capturados quedaron el *Redoutable*, el *Trinidad* y el *San Agustín*; del cuerpo de la combinada contra el que atacó Collingwood, el éxito fue mayor: de cinco navíos que lo componían fueron capturados tres: el *Santa Ana de Álava*, el *Fougueux* y el *Monarca*; y mayor aun cuando este grupo de Collingwood continuó atacando a la retaguardia de la combinada: de 12 navíos capturó 9 (de norte a sur) el *Algésiras* (en el que murió el contraalmirante Magon) el *Bahama* (en el que murió Alcalá Galiano) el *Aigle*, el *Swiftsure*, el *Argonauta*, el *San Ildefonso*, el *Achille* (que explotó en mitad del combate cuando un incendio alcanzó su santabárbara, hundiéndose enseguida, muriendo casi toda su dotación<sup>73</sup>) el *Berwick* y el *San Juan Nepomuceno* (en el que murió Churruca). Por su parte, de los 8 navíos de la vanguardia de Dumanoir, y como se indicó, cuatro regresaron a la zona de combate, siendo dos de ellos capturados, el *Neptuno* (donde iba Valdés, que resultó herido al venirle encima parte del palo de mesana) y el *Intrépide* (mandado por Infernet)<sup>74</sup>, y los otros dos, el *San*

<sup>72</sup> Como se comentó, la mayor parte de sus oficiales resultaron heridos, y en el caso del Montañés, su comandante, Francisco de Alcedo, muerto.

<sup>73</sup> El *Achille* fue atacado por el *Prince of Wales* y el *Dreadnought* y se prendió fuego, extendiéndose por el navío hasta hacerlo estallar. De su tripulación, los que pudieron se arrojaron al agua, siendo rescatados. Se hundió enseguida. Maine, René, *Trafalgar, le Waterloo naval de Napoléon*, Paris, Hachette Livre, 1955.

<sup>74</sup> Para dar una idea de la inferioridad de condiciones en que se batieron estos dos navíos de la vanguardia que regresaron, el *Neptuno* y el *Intrépide*, baste señalar el hecho de que sobre éste último cayeron hasta seis navíos a combatirlo: los *Leviathan*, *Africa*, *Agamenón*, *Ajax*, *Orion* y *Conqueror*, y así aguantó hasta las cinco de la tarde.

*Francisco de Asís* y el *Rayo*, pudieron alcanzar Cádiz; mientras, los cuatro de Dumanoir, *Formidable*, *Scipion*, *Duguay Trouin* y *Mont Blanc*, se perdieron por el horizonte, y por tanto de la batalla y de la guerra<sup>75</sup>.



Mapa 2 - Escenario de la Batalla. Día 21 de Octubre 1805. Area de maniobra de la Escuadra Combinada y Ataque de la Escuadra Británica

## 8. Mal tiempo sobre cadiz. La larga agonía

En esto consistió la primera parte de la batalla, la considerada heroica por unos y por otros, aunque por diferentes y opuestas razones, y que originó una gran conmoción en su momento y ha dado origen a tantos análisis y estudios; pero enseguida, ese mismo día 21 de octubre y al día siguiente, y aún hasta más de una semana después, se desarrolló

<sup>75</sup> - Siguiendo instrucciones de Dumanoir desde el 80 cañones *Formidable*, los cuatro navíos se dirigieron primero hacia el Estrecho de Gibraltar, con la intención de ejecutar –eso alegó Dumanoir en el consejo de guerra que se le siguió- las órdenes originales de Villeneuve, es decir, navegar hacia el Mediterráneo y a Tolón. Pero al día siguiente cambió de opinión cuando se encontró con la escuadra del almirante inglés Thomas Louis que cerraba el Estrecho, para evitar precisamente que ningún buque escapara a salvo de la batalla; entonces se dirigió al oeste, alejándose de la costa gaditana, y dobló el cabo San Vicente con la esperanza de llegar a Rochefort; pero en la costa gallega, a la altura del cabo Ortegal, cerca de Ferrol, fue detectado y combatido por una escuadra inglesa que allí se hallaba cerrando ese puerto, al mando de Richard Strachan, la que apresó a los cuatro navíos y los condujo a Inglaterra el 4 de noviembre, apenas dos semanas después de Trafalgar. Los navíos fueron incorporados a la Royal Navy, y el más longevo de los cuatro fue el *Duguay Trouin*, renombrado *Implacable*, sirviendo hasta 1844 en que pasó a ser navío de entrenamiento de jóvenes oficiales en Davenport y Portsmouth. En 1947 Inglaterra propuso devolver el navío a Francia, pero en París no lo aceptaron por ser muy costoso su mantenimiento y por tratarse de un buque de infeliz recuerdo para su Armada, pues habiendo estado en Trafalgar apenas combatió retirándose del combate. Fue hundido mediante cargas explosivas en la fosa de Santa Catherine, cerca de la isla de White en 1949. Existe una filmación del hundimiento y muchas fotografías del navío durante sus 149 años de servicios en <http://hmsbd.free.fr/implacable/implacable.htm>.



la otra fase de la batalla, la más indecorosa y mortífera, menos gloriosa y menos aventada porque ha dejado de interesar a muchos autores: la sórdida batalla por los despojos del combate. Y ésta no la ganaron los ingleses ni los franceses ni los españoles: la perdieron todos; unos porque perdieron sus presas por las que tanto pelearon; otros porque perdieron sus buques y la mayor parte de sus tripulaciones. En realidad, casi las tres cuartas partes de los combatientes siguieron en el mar después de la batalla, luchando esta vez por salvar sus vidas, mientras los navíos sobrevivientes siguieron peleando por estos despojos.

De los 22 navíos de guerra vencidos el día de la batalla, 17 fueron capturados por la escuadra británica (1 estalló y 4 huyeron) Navíos de guerra que constituyeron el botín más grande alcanzado en un combate naval de esta época. De modo que los conquistadores intentaron por todos los medios conservarlos, y los perdedores recuperarlos, aunque muchos de ellos no fuesen sino ruinas con decenas de muertos y centenas de heridos sobre sus destrozadas cubiertas y humeantes baterías, medio hundidos, boyas flotantes a la deriva con las arboladuras echadas abajo, y para colmo en mitad de un tremendo temporal del suroeste que los barómetros de Churruca habían pronosticado días atrás y que se abatió sobre el golfo de Cádiz durante más de una semana.

17 despojos en diverso grado de navegabilidad que los oficiales ingleses comenzaron a arrastrar lentamente hacia Gibraltar, lo cual no era tarea fácil dado el estado de la mar, subiendo tripulaciones de presa a bordo para marinarlos, o tendiendo gruesos cables para remolcarlos. Y las condiciones atmosféricas empeoraron conforme fueron pasando las horas.

A la mañana siguiente del combate, y al poco tiempo de haber entrado en una desolada bahía de Cádiz los devastados 11 navíos a medio hundir, sobrevivientes de la flota que tan airosamente había zarpado apenas dos días antes, Escaño dio órdenes de organizar una escuadra de rescate de los buques apresados o a la deriva, con los navíos que se hallasen en mejores condiciones de volver a salir a navegar y combatir: estos fueron cinco, el *Pluton* al mando de Cosmao, el *Indomptable*, el *Neptune*, el *Rayo* (al mando de MacDonnell) y el *San Francisco de Asís*, y cinco fragatas francesas. Sus mermaidas tripulaciones se reforzaron con las de los otros seis navíos que no eran capaces de volver al mar<sup>76</sup>.

Al verlos salir de la bahía y dirigirse hacia el lugar del combate, Collingwood pensó que era una armada completa la que se le venía encima a pelear nuevamente, por lo que

<sup>76</sup> Las discordias aparecieron pronto, como si lo sucedido en la batalla no hubiera sido suficiente, cuando Julien Mane Cosmao-Kerjulien desde el *Pluton*, y MacDonnell desde el *Rayo*, quisieron enarbolar ambos la insignia de comandante de esta escuadra de rescate. La realidad puso las cosas en su lugar. El *Rayo* no actuó en esta operación porque se desarboló antes de iniciarla, y Cosmao quiso toda la gloria para sí consiguiendo rescatar al *Santa Ana* y al *Neptuno* (Carlos IV le concedió por este hecho una grandeza de España a título personal) Pero su gloria no fue tanta, ni la operación realmente exitosa, más allá de la propaganda, pues si rescató estos dos navíos uno se le hundió antes de entrarlo en puerto (el *Neptuno*); y además porque él salió con cinco buques y perdió tres en la operación, el *Rayo*, el *San Francisco de Asís* y el *Indomptable*, éste último con más de mil ahogados. En todo caso, su acción sirvió para asustar un tanto a los ingleses que abandonaron varias de sus presas. Esto acarrió el aumento y la prolongación de su agonía en aquel mar atormentado.

dio órdenes de aprestarse para la batalla en mitad de aquel temporal cada vez más fuerte, y, si era necesario, abandonar o hundir los trofeos. De las 17 capturas efectuadas durante la batalla y conservadas como presas, al día siguiente del combate comenzó a perderlas, la mayoría porque las tripulaciones francesas y españolas se sublevaron contra las dotaciones inglesas que les habían embarcado y éstas no fueron apoyadas por sus propios buques, de nuevo metidos en zafarrancho de combate en mitad de la tempestad. Cuando Collingwood comprobó que los francoespañoles no venían con muchas ganas de pelea sino solo a rescatar los despojos que pudieran en aquel mar embravecido, ya era tarde para volver a recuperarlos: cada vez le fueron quedando menos trofeos navegando a trancas y barrancas hacia Gibraltar. Al final, de las 17 presas realizadas en el combate, solo pudo conservar cuatro; los demás, 13 despojos de navíos, se fueron hundiendo inclementemente en el mar durante varios días después de la batalla: fue la gran matazón, el gran desastre que entre todos produjeron, no solo el día 21 sino durante la larga semana que siguió a la misma. Y no se hizo todo lo posible por parte de ninguno de los contendientes por evitarlo.

De los 17 apresados durante la batalla (*Intrépide*, *Neptuno*, *Redoutable*, *Bucentaure*, *Trinidad*, *San Agustín*, *Fougueux*, *Monarca*, *Santa Ana*, *Aigle*, *Berwick*, *Swiftsure*, *Algésiras*, *San Juan Nepomuceno*, *San Ildefonso*, *Argonauta* y *Bahama*) 8 franceses y 9 españoles, ninguno (salvo el *Achille*, que explotó) se hundió el mismo día de la batalla; y solo cuatro quedaron finalmente en poder de Collingwood, que pudo llevarlos a Gibraltar: el francés *Swiftsure*<sup>77</sup> y los españoles *San Juan Nepomuceno*<sup>78</sup>, *San Ildefonso*<sup>79</sup> y *Bahama*<sup>80</sup>. Las otras

<sup>77</sup> El *Swiftsure* había sido en origen un navío inglés, que en 1800 fue capturado por los franceses en la expedición a Malta. En Trafalgar fue combatido por el *Colossus* y el *Orion*, y después de largas horas de cañonazos acabó por rendirse, siendo llevado con dificultades hasta Gibraltar. Renombrado HMS *Irresistible*, navegó hasta 1809, transformado luego en buque prisión en Chatham. En 1816 lo desarmaron.

<sup>78</sup> Al *San Juan Nepomuceno* le atacaron el *Belleisle*, el *Bellerophon*, el *Dreadnought*, el *Tonnant* y el *Defiance*, en grupo y turnándose. El capitán Cosme Churruca que lo mandaba recibió un impacto de bala en la pierna, muriendo a las dos horas. Con muchos daños, el buque se rindió al *Dreadnought* que se lo llevó a remolque a Gibraltar donde entró el día 27. Al final del combate, su propia tripulación acabó saqueando la cámara donde estaba el cuerpo de Churruca, desvalijándolo de sus bienes, según manifestó el criado del oficial (González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., pág.130) En Gibraltar el cadáver recibió honores y el camarote fue sellado y distinguido con una placa. El navío quedó en Gibraltar sirviendo en la Royal Navy durante 13 años, renombrándolo primero HMS *Berwick* y luego conservando su nombre original HMS *San Juan*, hasta que fue vendido en el mismo Peñón en 1818. Su bandera se conservó en Gibraltar, siendo devuelta a España en 1876, conservándose en el Museo del Ejército en Toledo. Vid. Tabla General N.2.

<sup>79</sup> El *San Ildefonso* se rindió tras combatir contra varios navíos, quedando sin palos y hecho una boya. El *Defence* lo remolcó hacia Gibraltar y posteriormente, tras ser reparado, siguió hacia Inglaterra. Nombrado HMS *Ildephonso*, sirvió en la Royal Navy por 11 años más, siendo desguazado en 1816. Su bandera fue expuesta en los funerales de Nelson y actualmente se conserva en el National Maritime Museum de Greenwich. Vid. Tabla General N.2. Es significativo señalar que en este buque navegaron como teniente de fragata y sargento de artillería respectivamente, dos personajes que luego jugarán un papel muy importante en las independencias de Venezuela y Colombia: Domingo Monteverde y Pablo Morillo. González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805...* Cit., doc.1074.

<sup>80</sup> El *Bahama*, muerto su capitán Alcalá Galiano por una bala de cañón, estando desarbolado y sin

13 piezas conformaron el mar de despojos de hombres y maderas en que ambas escuadras dejaron que se convirtiera el litoral gaditano y onubense durante los días posteriores a la batalla y en las que tantas vidas (muchas más que en el mismo combate) se perdieron<sup>81</sup>. En esos días ocurrió el verdadero desastre de Trafalgar.

### Día 22 de Octubre. 1 día después de la batalla

-El *Redoutable* quedó muy dañado e ingobernable; los ingleses intentaron llevarlo a Gibraltar cubierto de muertos y heridos con una tripulación de presa, pero a las 5 de la tarde tuvieron que pedir ayuda a los buques más próximos, que no llegaron a tiempo preocupados como estaban por defenderse de un posible contraataque. Solo se acercó una lancha de un buque inglés donde se llevaron al capitán Lucas. El *Redoutable* se hundió cuando su popa se derrumbó, salvándose solo 50 hombres que permanecieron a flote sobre los escombros de la nave.

-El *Berwick* era llevado apresado hacia Gibraltar remolcado por el *Britannia*, pero su tripulación, aprovechando el revuelo ocasionado por la posible salida de Cádiz de una escuadra de rescate, cortaron los cables del remolque que lo sujetaban al navío inglés y dejaron que el buque, a la deriva, se acercara a Cádiz llevado por el fuerte viento, pero como nadie acudió a su rescate acabó por estrellarse contra la costa de Huelva, al sur de Arenas Gordas, muriendo ahogada la mitad de su tripulación.

-El *Fougueux* fue atacado por el núcleo duro de la escuadra de Collingwood, debiendo rendirse tras la muerte de su capitán y buena parte de la tripulación. Fue abordado por una dotación de presa, pero el día 22, en mitad de la tempestad, comenzó a ser empujado por el viento hacia la costa, quedando a la deriva por varios días.

---

poder hacer fuego con la velas obstruyendo las baterías, se rindió al *Colossus*, siendo remolcado hacia Gibraltar por el *Minotaure*. Su tripulación zafó de la dotación de presa que le transbordaron quedando varios días a la deriva. Finalmente la fragata británica *Phoebe* y el navío *Donegal*, lo volvieron a tomar conduciéndolo a Gibraltar, donde fue reparado y llevado a Inglaterra. En Chatham quedó por nueve años como buque prisión hasta su desguace en 1814. Vid. Tabla General N.2. Algunos autores afirman que el *Bahama* no fue recapturado sino que debió hundirse. Cayuela Fernández, José y Pozuelo Reina, Ángel, *Trafalgar: hombres y naves entre dos épocas*, Ariel, Barcelona, 2004. Pero no hay evidencias ciertas de tal hecho.

<sup>81</sup> Sobre los naufragios, aparte la bibliografía ya mencionada referente a la batalla, ver Gallardo Abárzuza, M. y Márquez Carmona, L., “Los naufragios de la batalla de Trafalgar”, *Revista PH: Boletín del Instituto Andaluz de Patrimonio Histórico*, N.55, Sevilla, 2005, y García Rivera, Carmen y Alonso Villalobos, Carlos, *Los naufragios de Trafalgar. Catálogo de la Exposición*, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Sevilla, 2005. Mucha información menuda y personal en Lasso de la Vega, Jorge, “Juicio crítico e imparcial del combate del cabo de San Vicente”, en *La Marina Real de España a fines del S. XVIII y Principios del S. XIX. Memorias de familia, tipos, escenas y cuadros de costumbres*, Imprenta de la Vida de Calero, Madrid, 1856; y naturalmente en Fernández Duro, Cesáreo, *Naufragios de la Armada Española*, Renacimiento, Sevilla, 2009, págs.190 y ss. Sobre los buques franceses, Leulliot, Nowfel, “French Ships of the Line, 1793-1815”, *Neptunia*, N.102 y 151; Roche, Jean-Michel, *Dictionnaire des bâtiments de la flotte de guerre française de Colbert à nos jours, 1671-1870*, Éditions LTP, Brest, 2005 ; o *Monaque, Rémi, Une histoire de la marine de guerre française*, Ed. Perrin, Paris, 2016.

-El *Bucentaure* de Villeneuve (el almirante había sido trasbordado a la fragata *Euralyus*, desde donde Collingwood dirigía las operaciones) era remolcado por el *Conqueror* y llevado hacia Gibraltar, pero su tripulación, alentada al conocer que se acercaban varios navíos enviados al rescate, se sublevó contra la tripulación inglesa de presa que llevaban, rompieron los cables de amarre y retomaron el gobierno del barco, en muy difíciles circunstancias de navegación, e intentaron llevarlo a Cádiz, peleando todo el día y la noche contra el temporal.

-El *San Agustín*, atacado por el *Conqueror*, el *Britannia*, el *Africa* y el *Leviathan*, se rindió, sin palo alguno y con decenas de heridos. Le fue embarcada tripulación de presa, pero durante la tormenta del día 22 se rompieron amarras y el buque quedó como una boya a la deriva, con mucha agua en la bodega y las bombas funcionando sin descanso, retomando el control la oficialidad española. Se levantaron dos banderas, una a proa y otra a popa, española y británica, para que viniese cualquiera en su ayuda, quedando el navío muy cerca de los rompientes de la costa. Nadie acudió, quedando a la deriva por 5 días más.

### **Día 23 de Octubre. 2 días después de la batalla**

-El *Bucentaure*, con su tripulación sublevada, continuó intentado aproximar el navío a Cádiz, pero al no obtener más ayuda se estrelló contra el roquedal de la punta y castillo de San Sebastián, a la entrada del puerto, deshaciéndose. Buena parte de la tripulación pudo ser salvada por el buque *Indomptable* que salió de Cádiz en su auxilio.

-El *Santa Ana*, desarbolado, era llevado a remolque a Gibraltar, pero fue abandonado por los ingleses ante el presumible ataque de los navíos que salieron de Cádiz. La tripulación inglesa que llevaba de presa se rindió, poniéndose todos a trabajar para llevar el navío a puerto; ayudado por una de las fragatas francesas del rescate que se le acercó, y remolcado por ella, consiguieron entrarlo en Cádiz.

-El *Algésiras*, donde su capitán, el contraalmirante Magon, había muerto al abordar al *Tonnant*, acabó rindiéndose a éste, transbordándose del buque inglés una tripulación de presa que comenzó a dirigirlo hacia Gibraltar. El día 22, en mitad de la tormenta, la tripulación francesa retomó el navío, desarmó a los ingleses y puso rumbo hacia Cádiz, donde consiguió entrar el día 23<sup>82</sup>.

-El *Monarca* se rindió en la batalla al *Bellerophon*, con muchos muertos y heridos. Desde el navío inglés se le destinó una dotación de presa que intentó marinarlo hacia Gibraltar. Pero la tormenta fue tan fuerte que, amenazados con hundirse, los supervivientes picaron los palos, quedando el buque a la deriva, como una boya, en mitad del temporal.

---

<sup>82</sup> Tapia Ledesma, M., "El navío 'L'Algésiras', tras la batalla de Trafalgar", *Almoraima. Revista de Estudios Campogibaltareños*, N. 38, Algeciras, 2009.

-El *Swiftsure* fue combatido por el *Colossus* y el *Orion*, y después de un largo combate se rindió. Fue remolcado hacia Gibraltar por el *Dreadnought*, pero el día 22, con la tormenta, se rompieron las amarras y la tripulación francesa retomó el control del buque e intentó dirigirlo a Cádiz. Pero el día 23 la fragata *Phoebe* lo recapturó, siendo finalmente remolcado por el *Polyphemus* hacia el Peñón, donde llegó el día 29.

-El *Aigle* consiguió escapar del *Defiance* que lo remolcaba para Gibraltar, deteniendo a la tripulación de presa que lo llevaba, pero por el mal tiempo y el mal estado en que se hallaba enfiló hacia la entrada de la Bahía de Cádiz muy pegado a la costa, en la línea de tierra entre Torregorda y el ventorrillo del Chato. Finalmente pudo doblar San Sebastián y acercarse a Cádiz.

### **Día 24 de Octubre. 3 días después de la batalla**

-El *Santísima Trinidad*, remolcado hacia Gibraltar como mayor trofeo por el *Prince of Wales* y otros dos navíos desde su rendición en la batalla, se fue hundiendo conforme pasaban las horas, desbaratándose cada vez más, hasta irse a pique completamente frente a la costa de Barbate sin poder ser rescatados la mayoría de los que se hallaban en la enfermería.

-El *Indomptable*, que se había salvado el día de la batalla consiguiendo llegar a Cádiz, salió en la escuadra enviada por Escaño a rescatar navíos apresados, y logró rescatar a muchos naufragos del *Bucentaure*, pero no consiguió regresar de nuevo a Cádiz debido al temporal, estrellándose contra la costa entre Rota y el Puerto de Santa María, ahogándose casi toda la tripulación e incluso los marineros que había rescatado, en total más de mil personas.

-El *Intrépide* al mando de Infernant, iba siendo remolcado hacia Gibraltar en muy mal estado, con casi la mitad de la tripulación herida o muerta, pero Collingwood ordenó hundirlo ante el temor de que fuera reconquistado, sacando a los heridos que llevó a otro buque, incluido su capitán. Le prendieron fuego y lo volaron desde el *Britannia*.

-El *Neptuno*, yendo como presa a remolque del *Minotaure*, sufrió mucho en las tempestades durante los días que siguieron a la batalla. El día 23, en una fuerte cabezada, se le quebró el palo mayor cayendo adentro del buque y rompiendo la cubierta, pero al acercarse los buques franceses que retomaron al *Santa Ana*, la tripulación cortó el cable de remolque y apresó a los marineros ingleses que llevaban como dotación de presa, y entre todos intentaron llevar el buque a Cádiz, siendo remolcado por la fragata francesa *Hortense* que acudió al rescate. El fuerte viento y su mal estado lo empujaron contra la costa, quedando atravesado al oleaje, montado sobre los arrecifes del oeste del castillo de Santa Catalina del Puerto de Santa María. Pretendieron desembarcar a la tripulación durante la noche, pero muchos se ahogaron en el intento.

-En el *Monarca*, la tripulación española que había retomado el gobierno del buque, decidieron armar algún velamen provisional y reparar el timón, procurando arribar a

Cádiz o al menos acercarse a la costa. Pero el *Leviatham* lo persiguió y lo detuvo, trasbordando a la dotación de presa y a algunos heridos, y luego lo dejó ir en vista de su estado, todavía con gente a bordo, sobre todo los heridos más graves que no podían moverse, siendo arrastrado hacia la costa por el fuerte viento y el oleaje.

-El *Rayo*, que pudo regresar a Cádiz el día de la batalla, volvió a salir al mando de MacDonnell como parte del grupo enviado por Escaño al rescate de los perdidos, pero fuera de la bahía fue embestido con fuerza por el vendaval y fue perdiendo sus palos mayor y mesana, ya muy tocados en el combate, quedando solo con el trinquete, con el que pudo llegar a fondear en el placer de Rota con la primera batería bajo el agua. El día 24, casi un pontón ya, fue atacado por dos navíos ingleses, el *Leviatham* y el *Donegal*, que también perseguían a otro navío español a la deriva, el *Monarca*, que se hallaba en las inmediaciones, pero ahora se acercaron al *Rayo* y comenzaron a cañonearle. Ante este ataque y sin posibilidad de defenderse, el navío debió rendirse al *Donegal*. Macdonnell y varios oficiales pasaron al buque británico. La dotación de presa que subió a bordo intentó marinarlo hacia Gibraltar, remolcándolo el *Donegal*.

#### **Día 25 de Octubre. 4 días después de la batalla**

-El *Neptuno*, atravesado en los arrecifes de Santa Catalina en el Puerto de Santa María, fue deshecho finalmente por el oleaje contra las rocas, mientras se salvaba a la mayor parte de la tripulación incluido su herido capitán Cayetano Valdés<sup>83</sup>.

-El *Fougueux*, que llevaba varios días a la deriva, se estrelló finalmente contra la costa, entre Santi Petri y Torre Gorda, en el bajo de Las Morenas de la playa de Camposoto, partiéndose en dos y salvándose menos de veinte tripulantes, muriendo ahogados el resto de ellos<sup>84</sup>.

<sup>83</sup> En el parte de Escaño de reconocimiento de méritos, posterior a la batalla, se solicita a Godoy (que la concedió) una condecoración a los que se distinguieron en el rescate de este buque y del *San Francisco de Asís*, sucedidos ambos en el Puerto de Santa María, entre ellos al capitán de navío Joaquín Fidalgo (ya citado, jefe de la expedición de cartografiado del sur del Caribe), comandante de las lanchas del puerto de Cádiz, y por su intercesión al “primer contramaestre de la Real Armada D. Antonio Padiilla, que patroneaba la falúa del Mayor General cuando por orden mía pasó aquel oficial a disponer los auxilios y socorros convenientes para los navíos *Neptuno* y *San Francisco de Asís*, varados en la costa del Puerto de Santa María. Me ha elogiado Ayalde su intrepidez, y la serenidad y conocimiento con que en lo fuerte del temporal arrojó todos los riesgos en unas circunstancias tan críticas y de tanto apuro. Yo pongo este mérito a la justa consideración de V.E...”. Padiilla fue, posteriormente, el primer gran almirante de la Armada colombiana, y era pardo, natural de Rio Hacha y recreado en Cartagena de Indias, habiendo llegado a Cádiz con Fidalgo al fin de la expedición en la que sirvió tantos años por sus excelentes conocimientos náuticos y a quien quedó ligado. Con esta consideración obtenida en Trafalgar fue nombrado maestrante en el apostadero de Cartagena de Indias, regresando a dicha ciudad. AGMAB, Expediciones a Europa, legajos 211, y 212. González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805...* Cit., docs.1145 y 1225.

<sup>84</sup> Rodríguez Mariscal, N. E., Rieth, E. e Izaguirre, M., “Investigaciones en el pecio de Camposoto: hacia la identificación del navío francés *Fougueux*”, *Revista PFI: Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, N.75, Sevilla, 2010.

-El *San Francisco de Asís*, que pudo regresar a Cádiz el día de la batalla, volvió a salir como parte del grupo enviado por Escaño al rescate de los perdidos, pero no llegó a hacerlo debido al fuerte viento, y se fue contra la costa en la punta del Salado, cerca del Puerto de Santa María, encallando. Comenzaron a sacar la tripulación en jangadas y botes.

-El *Rayo*, siendo marinado por la dotación inglesa de presa que subió a bordo llevándolo hacia Gibraltar, y remolcado por el *Donegal*, fue no obstante arrastrado por la fuerte marejada hacia las playas de Huelva, al lugar conocido como Torre Carbonera (Arenas Gordas), donde acabó embarrancando, una vez los ingleses largaron los cabos que lo sujetaban, salvándose algunos tripulantes mientras los oficiales fueron remitidos en una lancha a Chipiona. El casco y los restos del *Rayo* quedaron varados en la playa, azotados por el oleaje.

-El *Monarca*, abandonado por el *Leviathan*, acabó embarrancando en la playa de la Higuera, entre la Torre de la Higuera y la Torre del Asperillo, quedando tumbado sobre un costado. Las lanchas de auxilio que se enviaron desde Sanlúcar apenas si pudieron acercarse, salvándose la gente que pudo nadar hacia ellas.

-El *Bahama* se rindió en la batalla al *Colossus*, siendo remolcado hacia Gibraltar por el *Minotaure* que trasvasó a su bordo una tripulación de presa. Pero con la tormenta se rompieron los amarres y quedó boyando a la deriva. El día 24, cerca de la costa, a la altura de Chipiona, ante el temor de estrellarse contra las rocas, la tripulación de presa inglesa se rindió a los españoles, quienes tomaron el control del buque quedando a la deriva e intentando aproximarse a la costa, con muchos heridos en sus cubiertas.

### **Día 26 de Octubre. 5 días después de la batalla**

-El *Aigle* consiguió doblar la punta de Cádiz y entrar en la bahía, pero el día 25 se zafó de sus amarres y se fue contra la costa del Puerto de Santa María, encallando sobre el bajo del Diamante, perdiendo el timón y varando otra vez a la altura del río de San Pedro, donde la tripulación lo abandonó, dándose por perdido.

-El *San Francisco de Asís*, encallado en la punta del Salado en el Puerto de Santa María, se deshizo por el fuerte oleaje sin poder sacar apenas nada de él.

-Del *Monarca* continuaron intentando con lanchas sacar más gente de la que quedaba en la enfermería.

-El *San Justo*, aunque había conseguido alcanzar Cádiz tras el combate, encalló en el bajo del Diamante, y con la tormenta de los días siguientes se destrabó, yéndose contra la costa de El Puerto de Santa María, por lo que tuvieron que picarle los dos palos que le quedaban, recibieron dos anclas y así consiguieron salvarlo.

### **Día 27 de Octubre. 6 días después de la batalla**

-El *Bahama*, aún a la deriva, se vio asaltado por una fragata inglesa que recogió a la tripulación de presa y se marchó prometiendo regresar por los demás, especialmente para atender a los heridos. El *Bahama* continuó navegando a la deriva.

-El *San Agustín*, boyando a la deriva durante cinco días, fue asistido al fin por el *Orión* y el *Leviathan*, a los cuales trasbordaron parte de la tripulación, quedando en su proximidad.

### **Día 28 de Octubre. 7 días después de la batalla**

-El *Monarca* finalmente se deshizo en la playa de la Higuera debido al fuerte oleaje, quedando fuera del agua una buena parte del casco. No pudieron rescatar a nadie más.

-El *Bahama* seguía a la deriva con su carga de heridos cuando se le acercó un navío inglés que recogió a buena parte de la tripulación, prometiendo regresar por más. El navío continuó a la deriva.

-El *San Agustín*, aun boyando a la deriva en su sexto día, continuó trasbordando parte de la tripulación, incluido el herido capitán Cagigal, al navío *Orion*, que seguía en sus proximidades.

### **Día 29 de Octubre. 8 días después de la batalla**

-En el *Bahama*, aún a la deriva, sus oficiales decidieron no caer prisioneros y arriarlo a la costa de Chipiona, pero con la marea saliente del Guadalquivir se alejaba cada vez más, por lo cual solicitaron ayuda a cañonazos, pero nadie se atrevió a acercárseles. Siguieron a la deriva.

-En el *San Agustín*, la oficialidad española que quedaba a bordo intentó prenderle fuego, pero estaba tan sumergido que no ardió, y siguió a la deriva por séptimo día.

### **Día 30 de Octubre. 9 días después de la batalla**

-El *Argonauta*, que resultó casi destruido por el *Achilles* británico durante la batalla, fue tomado con tripulación de presa por el *Belleisle*, que intentó llevarlo a Gibraltar muy lentamente con muchos heridos a bordo. Pero al comprobarse que apenas se mantenía a flote, tras ser muy castigado por la tormenta, y temiendo fuera retomado, Collingwood dio orden al *Ajax* de que lo hundiera a cañonazos, lo que llevó a cabo el día 30, una vez que a los supervivientes se los llevara el *Belleisle* a Gibraltar.

-El *Bahama*, que llevaba navegando a la deriva durante cinco días, recibió la ayuda de varias lanchas salidas de Sanlúcar, en las que lograron rescatar a los heridos que todavía resistían en sus cubiertas y a buena parte de la tripulación. Intentaron quemar el navío, pero aparecieron la fragata británica *Phoebe* y el navío *Donegal*, que tomaron al *Bahama* y se lo llevaron a Gibraltar.



-El *San Agustín* fue quemado por el *Leviathan*, y volado con las cargas de pólvora que se le pusieron.

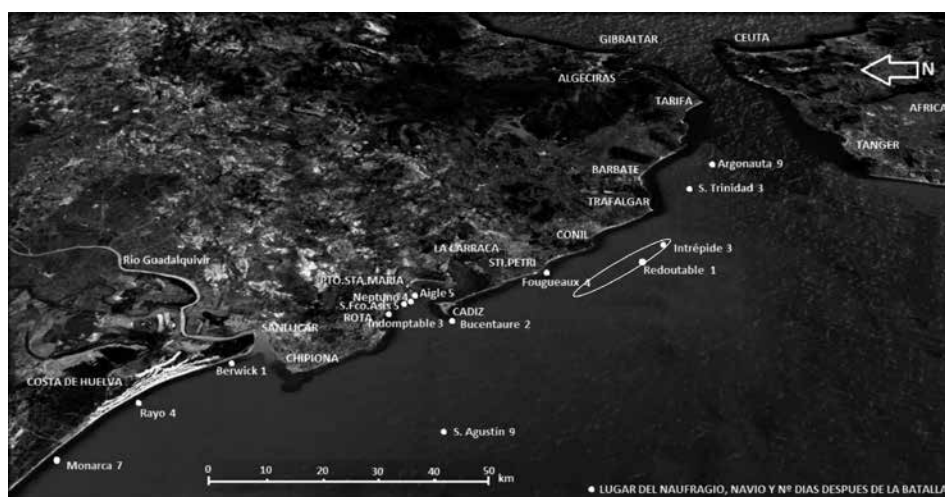
### Día 31 de Octubre. 10 días después de la batalla

-Los restos del *Rayo* y del *Berwick* fueron quemados por la fragata británica *Naiad* en la playa de Huelva donde embarrancó.

### Día 1 de noviembre. 11 días después de la batalla

-Los restos del *Monarca*, fueron quemados y volados por la fragata británica *Naiad* en la playa de Huelva donde embarrancó.

Es decir, de las 17 presas realizadas por los ingleses el día de la batalla, 2 pudieron escapar a Cádiz (*Algésiras* y *Santa Ana*), 11 se hundieron (6 franceses y 5 españoles) y 4 se las llevaron a Gibraltar (3 españolas y 1 francesa). Naufragados después de la batalla fueron 14: 11 de los apresados y 3 del rescate, en total 7 franceses y 7 españoles.



Mapa 3 - Lugares aprox. del área del Combate del día 21, de los 14 naufragios y nº de días después de la Batalla

Entre los navíos españoles, y atendiendo a sus características, es difícil encontrar alguna clave que explique sus pérdidas. Por una parte hay que considerar que se hundieron tanto el más moderno de toda la flota, el *Argonauta*, como el más antiguo, el *Rayo*. Por otra, de los cuatro tres puentes (que en principio podría suponerse que fueran un objetivo de los británicos, tomarlos o hundirlos) se salvaron dos, el *Santa Ana* y el *Príncipe de Asturias*, y un tercero, el *Rayo*, sobrevivió al combate mas no al temporal; el cuarto, el *Santísima Trinidad*, sí resultó hundido como consecuencia de la batalla, mitad por

tratarse del icono de la Armada en el que todo el mundo se fijaba, tanto para atacarlo como para defenderlo, y mitad también porque su estado y características hacían que difícilmente pudiera superar un lance como este, tal cual se demostró en San Vicente. Los dos 80 cañones, el *Neptuno* y el *Argonauta*, se perdieron, pero uno fue por causa del temporal. De los tres 74 cañones, relativamente nuevos y de los que se tenían excelentes informes, dos fueron apresados (uno acabó en Gibraltar, el *San Ildefonso*, y el otro hundido, el *Monarca*, aunque siete días después de la batalla), salvándose el *Montañés*. Y de los 70 cañones, todos muy veteranos como se explicó, tres fueron apresados (dos llevados a Gibraltar, el *San Juan* y el *Bahama*, y el *San Agustín* hundido), uno se salvó (el *San Justo*) y el otro se hundió por causa del temporal (el *San Francisco de Asís*) En cambio el más pequeño de todos, el *San Leandro*, pudo salvarse entrando en Cádiz. Es decir, no parece que hubieran influenciado en las consecuencias del combate ni el porte ni la antigüedad de los navíos, sino su posición en la línea de combate: la retaguardia fue mucho más castigada que la vanguardia e incluso que el centro (el grupo de Collingwood fue más efectivo que el de Nelson), pero, al estar más cerca de Gibraltar, el remolque de estas presas fue más fácil, con lo cual no acabaron hundidos por la tormenta.

## 9. Memorial de Bajas

Cerrando entonces el análisis del comportamiento de estos buques en la batalla, de los 15 navíos españoles que participaron en ella, al final del día del combate 6 navíos consiguieron entrar en Cádiz, (de la vanguardia el *Rayo* y el *San Francisco de Asís*, del centro el *San Leandro* y el *San Justo*, y de la retaguardia el *Príncipe de Asturias* y el *Montañés*) y 9 quedaron fuera. De estos 9, pudieron recuperar el *Santa Ana*, pero en ese intento se perdieron el *Rayo* y el *San Francisco*, y fueron hundidos después de la batalla por los ingleses el *San Agustín* y el *Argonauta* y por la tormenta el *Trinidad*, el *Neptuno* y el *Monarca*; y tres quedaron como presas en Gibraltar: el *San Juan Nepomuceno*, el *Bahama* y el *San Ildefonso*. Es decir, de los 15 navíos, cinco se salvaron (*San Leandro*, *Santa Ana*, *San Justo*, *Príncipe de Asturias* y *Montañés*) y 10 se perdieron.

Las pérdidas de buques franceses fueron aún más graves: de 18 perdieron 13: 1 capturado, 1 estallado, 4 huidos (capturados días después) y 7 hundidos. Se salvaron el *Algésiras*, el *Neptune*, el *Pluton*, el *Argonauta* y el *Héros*, que quedaron encerrados en Cádiz. Estos fueron los navíos, y en muy mal estado, que encontró el almirante Rosilly cuando entró en Cádiz en mitad de la tormenta y solo cuatro días después de la batalla que no pudo detener, y todavía con seis navíos en la mar afuera naufragando. Era todo lo que quedaba de la flamante flota de 18 navíos con la que Napoleón pretendía apoyar la invasión de Inglaterra.

Los ingleses no perdieron ningún buque pero siete de ellos quedaron en mal estado y necesitaron profundas reparaciones, e incluso alguno no llegó a recuperarse del todo para el servicio activo. *El Victory* debió entrar en Gibraltar de urgencia con graves daños,

llevando además el cuerpo de Nelson para evitar que se descompusiera<sup>85</sup>. Pero en los días que siguieron, intentado conservar las presas al precio que fuese, los buques británicos se vieron en difíciles situaciones. El informe del almirante Collingwood a su Almirantazgo es muy revelador al respecto, indicando que, más que en el combate, temió perderlo todo en la tormenta posterior: “The condition of our own ships was such that it was very doubtful what would be their fate. Many a time I would have given the whole group of our capture, to ensure our own... I can only say that in my life I never saw such efforts as were made to save these ships [prizes], and would rather fight another battle than pass through such a week as followed it”<sup>86</sup>. “La condición de nuestros propios barcos era tal que tenía muy serias dudas sobre lo que iba a suceder con ellos. Pensé muchas veces que sería mejor soltar todas las presas con tal de asegurar nuestros buques... Sólo puedo decir que nunca en mi vida he visto esfuerzos semejantes como los que se hicieron para salvar a estas presas, siendo preferible luchar otra batalla antes que pasar una semana como la que vino después”.

Más terribles que las pérdidas de los navíos fueron las de vidas humanas, en un conteo difícil de realizar, en las que las fuentes no coinciden. Pero algo que debe ser considerado es que, por dramáticas que fueron las de víctimas de la batalla en sí, las de los naufragios fueron mucho más terribles: seguramente en una proporción de tres a una, pero nunca lo sabremos con exactitud<sup>87</sup>.

Según las cifras dadas por Antonio de Escaño el 15 de noviembre<sup>88</sup>, muy estimativas, en las que no tuvo en cuenta los naufragios (donde se produjeron centenas de víctimas) y que podemos dejar señalados en la última columna, estas bajas fueron:

<sup>85</sup> El cuerpo de Nelson fue preservado en un barril de brandy para el viaje de regreso a Inglaterra, donde se le tributaría el funeral de un héroe. Bennet, Geoffrey, *Nelson, the Commander*, Charles Scribner's and Sons, Nueva York, 1972, pág.167.

<sup>86</sup> Citado por Tracy, Nicholas, *Nelson's Battles: The Triumph of British Seapower*, Naval Institute Press, Annapolis, 2008, pág.279.

<sup>87</sup> Debieron ser tantos los deshechos y despojos de la batalla, que se destacaron en las playas de Cádiz, desde Conil a Puerta Tierra, a las del Puerto de Santa María, Rota, Chipiona y Arenas Gordas, varios regimientos de infantería para recoger cadáveres y enseres que el mar arrojaba cada día. Antonio Alcalá Galiano narra en sus memorias cómo, al recorrer la lengua de tierra que separa Cádiz del continente, camino de Chiclana, fue encontrándose durante todo el camino “cubierto el suelo de destrozadas reliquias de buques arrojadas a tierra por el empuje de las aguas y del viento... y de trecho en trecho algunos cadáveres en el estado doblemente horroroso que da llevar días muerto, serlo por las balas y haber pasado en el agua largas horas”. *Memorias*, Cit., pág.304.

<sup>88</sup> Archivo del Museo Naval, Madrid, citado y rectificado con más documentación en González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., pág.1378.

### Bajas en la Batalla y en los Naufragios Escuadra Española<sup>89</sup>

NAVÍO	TRIPULACIÓN ESTIMADA	MUERTOS	HERIDOS	TOTAL	% BAJAS	NAUFRA.
<i>San Agustín</i>	730	180	200	380	52	
<i>San Juan Nepomuceno</i>	702	128	147	275	39,1	
<i>Argonauta</i>	801	100	200	300	37,4	
<i>Monarca</i>	672	100	150	250	37,2	+ NAU
<i>Santísima Trinidad</i>	1161	205	108	313	26,9	+ NAU
<i>San Ildefonso</i>	719	34	136	170	23,6	
<i>Santa Ana</i>	1102	103	136	239	21,6	
<i>Babama</i>	689	75	67	142	20,6	+ NAU
<i>Príncipe de Asturias</i>	1142	52	110	162	14,1	
<i>Neptuno</i>	797	42	47	89	10,7	+ NAU
<i>Montañés</i>	749	20	29	49	6,5	
<i>San Leandro</i>	607	8	22	30	4,9	
<i>San Francisco de Asís</i>	684	5	12	17	2,4	+ NAU
<i>Rayo</i>	813	4	14	18	2,2	+ NAU
<i>San Justo</i>	685	0	7	7	1	
<b>TOTAL</b>	12093	1056	1385	2441	20	± 1000

La tabla nos sitúa la cifra en el entorno de las 3.500 bajas (ascendiendo el porcentaje sobre el total de embarcados al 30 %) considerando además que el número total de muertos superó (con los naufragios) al de heridos; y ello sin contar los que murieron posteriormente en los hospitales de Cádiz y Gibraltar, cuyos datos finales no poseemos<sup>90</sup>, ni los muertos en los barcos apresados, que fueron depositados por los ingleses en el mar tras de la batalla, siguiendo una costumbre de su Armada por la que, tras un enfrentamiento, se limpiaban inmediatamente las cubiertas y las baterías para reducir el impacto del macabro espectáculo que ofrecían de cadáveres despedazados y los charcos de sangre.

Es decir, nos hallamos ante un escenario de devastación en al menos 5 navíos, con bajas superiores a la cuarta parte de la tripulación, tres de ellos casi hundidos en el mismo escenario de la batalla, el *San Agustín* (donde se sobrepasó el 50 % de bajas) el *Argonauta* y el *Santísima Trinidad*; y en uno de los apresados, el *San Juan Nepomuceno*, y en el

<sup>89</sup> Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”. Cit.

<sup>90</sup> Aunque sí puede ser conocida mediante un trabajo menudo de la documentación de los hospitales de San Juan de Dios, Santa Catalina, Segunda Aguada, el Balón, y Hospital Real, de Cádiz, más el de Puerto de Santa María, entre otros. Trabajo que está por hacer. Datos al respecto en González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar...* Cit., págs.128 y ss.

*Monarca*, cifra que en este último ascendería radicalmente tras estar siete días a la deriva y venirse finalmente estrellar sobre la costa de Huelva, naufragio del que desconocemos el número de víctimas. En el extremo opuesto hay otro grupo, formado por el *Montañés*, el *San Leandro* y el *San Justo*, cuyas bajas fueron reducidas por su menor imbricación en el combate, y porque desde el primer día pudieron resguardarse en Cádiz y no volvieron a salir de ese puerto. Pero en el *Rayo*, *San Francisco de Asís* y *Neptuno*, las cifras de ahogados y heridos en sus naufragios posteriores debieron ser muy altas, con lo cual las cifras de la tabla no tienen significado para determinar el número de bajas final. Como indicó Antonio de Escaño, fue un combate tan sangriento como inútil.

Y en cuanto a la oficialidad, de los principales generales españoles ninguno murió en el combate pero cinco estaban heridos al finalizar la batalla (Gravina, que moriría cuatro meses después de la misma, Antonio de Escaño, Álava, Valdés, Jado Cajigal e Hidalgo de Cisneros), y de los quince comandantes de los navíos murieron tres (Alcalá Galiano, Churruca y Alcedo) y ocho resultaron heridos, resultando indemnes solo cuatro de ellos. Una cifra que muestra lo que se expusieron en sus puestos de mando en las toldillas de sus buques y fueron blanco de los disparos durante la batalla<sup>91</sup>, pero que muestra también cómo Trafalgar no significó la pérdida de toda una generación de oficiales, como algunos autores han llegado a indicar. Según la relación final de bajas entre la oficialidad, realizada por Escaño, aparecen como muertos dos brigadieres y un capitán de navío, dos capitanes de fragata, siete tenientes de navío, cuatro tenientes de fragata, ocho alféreces, tres guardiamarinas, y siete oficiales del ejército, 34 en total, un porcentaje relativamente bajo con respecto al total de la oficialidad embarcada (no alcanza el 5%) y más bajo aún con respecto al total de muertos oficialmente computados (2,9%). En cambio el número de heridos (solo entre la alta oficialidad, dos tenientes generales, dos jefes de escuadra, cuatro brigadieres, cinco capitanes de navío y dos de fragata... es decir, prácticamente todos) fue muy elevado. Ser oficial en estos navíos era un oficio de alto riesgo. La tarea de los cirujanos fue llevada a cabos con eficiencia, de modo que, mancos, cojos, tuertos, tullidos algunos de ellos, la mayoría sobrevivió al combate<sup>92</sup>.

Por parte francesa se desconoce el número exacto de las bajas sufridas en sus navíos; se estiman en 3.701 los muertos, tanto en la batalla como en los naufragios, y 1.556 heridos, relativamente más altas que las españolas en cuanto que el número de pérdidas de buques franceses fue mayor. Los comandantes Infernet y Cosmao sobrevivieron a la

<sup>91</sup> Lon Romeo, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805...* Cit.

<sup>92</sup> Es muy probable, y en esto coinciden muchos de sus contemporáneos, que si desde el principio se le hubiese amputado el brazo a Gravina, hubiera sobrevivido. Manteniéndolo, sacándole esquirras de hueso muy de seguido, le produjo la gangrena y la septicemia que lo mató.

batalla, así como Villeneuve<sup>93</sup>, mientras Magon y Lucas murieron al frente de sus navíos, el *Algésiras* y el *Reduntable*<sup>94</sup>.

Los ingleses tuvieron su mayor pérdida entre su alta oficialidad con la muerte de Nelson. Fue el único almirante que murió en la batalla. Las bajas británicas sí se conocen con mayor precisión, al no haberse perdido ninguno de sus navíos: fueron 449 muertos y 1.214 heridos, lo que muestra la gran diferencia de cifras con las de la escuadra combinada, y las muy diferentes circunstancias en que desarrollaron la batalla unos y otros; y sobre todo, el escaso impacto en estas cifras de los naufragados (solo entre las tripulaciones de presa que subieron a los buques conquistados) ya que de la escuadra inglesa no se hundió ningún buque ni durante ni después de la batalla.

Sobre las consecuencias de Trafalgar se ha escrito tanto, al menos, como sobre la batalla en sí. Pero en los listados de la Real Armada de Carlos IV de fines de 1805 y en el Estado General de la Armada de 1806, todavía figuraban 35 navíos de línea y 27 fragatas. Es decir, 62 grandes buques en total, de modo que los 10 navíos perdidos en la batalla y días sucesivos, no significaron ni mucho menos el fin de la misma<sup>95</sup>. Ni siquiera una parte importante de los principales jefes y oficiales había perecido, salvo Gravina y dos brigadieres. Trafalgar, por tanto, no fue el final de la historia pero sí marcó un antes y un después: antes, la Real Armada borbónica se veía con posibilidades de enfrentarse al enemigo siquiera con un hálito de triunfo, buscando una buena oportunidad; después de Trafalgar, esta Real Armada consideró que para subsistir debía quedar amarrada en los muelles y arsenales, en la certeza de que en cualquier salida o encuentro con el enemigo sería de nuevo vencida y destruida. Un enemigo al que antes de esta batalla se le podía temer, pero que ahora, y esto era un cambio muy importante, se le respetaba porque no podía dudarse ni de su eficacia y superioridad en el combate y la maniobra, ni de su valor, como habían comprobado en Trafalgar<sup>96</sup>.

Esas decenas de navíos y fragatas que aún constituían la Real Armada borbónica quedaron sitiados en los puertos, que con los bloqueos permanecieron cerrados (y con ellos los mares) hasta el final de la guerra. Todo parecía haberse consumado.

<sup>93</sup> El almirante Villeneuve fue hecho prisionero a bordo de su buque insignia. Llevado a Inglaterra, recobró la libertad en 1806. Regresó a Francia, siendo hallado muerto en abril de ese mismo año en su habitación en el hotel Brasil o de la Patrie en Rennes, donde se hospedó camino de París, con varias heridas en el pecho producidas por un cuchillo de comedor. Oficialmente se decretó el suicidio. "Mort de l'Amiral Villeneuve", *Le Revue Française*, Vol. IV, Hoskin y Snowden, Nueva York, 1835, págs.78 y ss.

<sup>94</sup> Monaque, Rémi, *Trafalgar, 21 octobre 1805...* Cit.

<sup>95</sup> 1805. Estado de la flota después de Trafalgar. Sánchez Carrión, José María, *Los ingenieros de marina motores de la renovación y tecnificación...* Cit., Anexo II, pág.52

<sup>96</sup> Rodger, Nicholas A.M., "La naturaleza de la victoria naval", en Guimerá, Ramos y Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo Atlántico...* Cit., págs.119 y ss.

## 10. El destino final de los navíos de Trafalgar

### En la Batalla y días posteriores<sup>97</sup>

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE	BOTAD.	ASTILLERO	BAJA	LUGAR	CIRCUNSTANCIAS DE LA BAJA	A/SER
<i>SAN ILDEFONSO</i>	74	1785	CARTAGE	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	20
<i>SAN JUAN NEPOMUCENO</i>	70	1766	GUARNIZO	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	39
<i>BAHAMA</i> ( <i>San Cristóbal</i> )	70	1784	HABANA	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS	21
<i>SANTÍSIMA TRINIDAD</i>	114	1769	HABANA	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITÁNICOS. HUNDIDO TEMPORAL	36
<i>ARGONAUTA</i> ( <i>San Sebas</i> )	80	1798	FERROL	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO. HUNDIDO BRIT. PARA EVITAR SU RECAPTURA	7
<i>SAN AGUSTÍN</i>	70	1768	GUARNIZO	1805	COSTA CÁDIZ	CAPTURADO, VOLADO BRITAN. PARA EVITAR SU RECAPTURA	37
<i>MONARCA</i> ( <i>S. Cayetano</i> )	74	1794	FERROL	1805	TOR.ASPERIL	CAPTURADO Y NAUFRAGADO TEMPORAL PLAYA DE HUELVA	11
<i>NEPTUNO</i> ( <i>S. Fco. Javier</i> )	80	1795	FERROL	1805	BAHÍA CÁDIZ	CAPTURADO, RECAP, NAUFRAG. TEMPORAL. PTO. STA. MARÍA	10
<i>RAYO</i> ( <i>S. Pedro Apóstol</i> )	100	1749	HABANA	1805	TOR.CARBON	CAPTURADO. NAUFRAGADO POR TEMPORAL PLAYA DE HUELVA	56
<i>SAN FRANCISCO DE ASÍS</i>	70	1767	GUARNIZO	1805	BAHÍA CÁDIZ	ENCALLADO TEMPORAL. NAUFRAGADO. PTO.DE STA. MARÍA.	38
<i>ACHILLE</i>	74	1803	ROCHEFO	1805	TRAFALGAR	VOLADO Y HUNDIDO EN EL COMBATE	2
<i>SWIFTSURE</i>	74	1800	CAPTU.IN	1805	TRAFALGAR	CAPTURADO POR LOS BRITANICOS	18
<i>INTREPIDE</i>	74	1790	CEDIDO ES	1805	TRAFALGAR	HUNDIDO POR LOS BRITANICOS PARA EVITTAR SU RECAPTURA	15

<sup>97</sup> Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, Cit.

<b>REDOUTABLE</b>	74	1791	BREST	1805	TRAFALGAR	HUNDIDO POR TEMPORAL TRAS LA BATALLA	14
<b>FOUGUEUX</b>	74	1785	LORIENT	1805	SANTI PETRI	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	20
<b>INDOMPTABLE</b>	80	1790	BREST	1805	C. ROTA	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE ROTA	15
<b>BERWICK</b>	74	1795	CAPTU.IN	1805	C. HUELVA	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE HUELVA	30
<b>AIGLE</b>	74	1800	ROCHEFO.	1805	C. DE CADIZ	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	5
<b>BUCENTAURE</b>	80	1803	TOLON	1805	C. DE CADZ	HUNDIDO POR TEMPORAL COSTA DE CADIZ	2

**Después de la Batalla y años posteriores<sup>98</sup>**

NOMBRE DEL NAVIO	PORTE	AÑO	ASTILLERO	BAJA	LUGAR	CIRCUNSTANCIA	AÑ.SER
<b>FORMIDABLE</b>	80	1795	TOLON	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	10
<b>DUGAY TROUIN</b>	74	1800	ROCHEFORT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	5
<b>MONT BLANC</b>	74	1791	ROCHEFORT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	14
<b>SCIPION</b>	74	1801	LORIENT	1805	CABO ORTEGAL	CAPTURADO POR INGLESES	4
<b>ARGONAUTE</b>	74	1798	LORIENT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	10
<b>HEROS</b>	74	1801	ROCHEFORT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	7
<b>NEPTUNE</b>	80	1803	TOLON	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	5
<b>ALGESIRAS</b>	74	1804	LORIENT	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	4
<b>PLUTON</b>	74	1804	TOLON	1808	BAHIA DE CADIZ	CAPTURADO POR ESPAÑOLES	4

<sup>98</sup> Todos los datos sobre estos navíos en Marchena Fernández, Juan “Los buques de la Real Armada. 1700-1825”, Cit. Tabla General N.2, así como en Winfield, Rif, *British Warships in the Age of Sail 1793–1817: Design, Construction, Careers and Fates...* Cit.



<i>MONTAÑÉS</i>	74	1794	FERROL	1810	BAHIA DE CADIZ	ENCALLADO TEMPOR. INCEND. FRANCES. BAJA 1822	16
<i>SAN LEANDRO</i>	64	1787	FERROL	1813	LA HABANA	DADO DE BAJA DESDE 1810. DESGUAZADO POR INÚTIL	26
<i>PRÍNCIPE ASTURIAS</i>	112	1794	LA HABANA	1814	LA HABANA	BAJA SIN CARENA EN 1820. 1834 HUNDIDO ARSENAL	20
<i>SANTA ANA</i>	112	1784	FERROL	1816	LA HABANA	BAJA SIN CARENA. EN 1834 HUNDIDO ARSENAL	32
<i>SAN JUSTO</i>	70	1779	CARTAGENA	1828	CARTAGENA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	49

### El destino final de los Navios que Combatieron en Trafalgar. Capturados<sup>99</sup>

#### Capturados por los británicos en 1805. En Trafalgar y en Cabo Ortegá.

NOMBRE DEL NAVIO	CAPTURA	NUEVO NOMBRE	BAJA	AÑ.S.	CAUSA	LUGAR BAJA	AÑ.S.T
<i>BAHAMA</i>	TRAFALGAR	<i>HMS BAHAMA</i>	1814	9	DESGUACE	CHATHAM	30
<i>SCIPION</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS SCIPION</i>	1814	9	DESCUACE	PORTSMOUTH	13
<i>SWIFTSURE</i>	TRAFALGAR	<i>HMS IRRESISTIBLE</i>	1816	11	DESGUACE	CHATHAM	16
<i>SAN ILDEFONSO</i>	TRAFALGAR	<i>HMS ILDEPHONSO</i>	1816	11	DESGUACE	SPIITHEAD	31
<i>FORMIDABLE</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS BRAVE</i>	1816	11	DESGUACE	CHATHAM	21
<i>SAN JUAN NEPOMUCENO</i>	TRAFALGAR	<i>HMS SAN JUAN</i>	1818	13	DESGUACE	GIBRALTAR	52
<i>MONT BLANC</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS MONT BLANC</i>	1819	14	DESGUACE	SPIITHEAD	23
<i>DUGAY TROUIN</i>	C.ORTEGAL	<i>HMS IMPLACABLE</i>	1949	144	HUNDIDO	CANAL DE LA MANCHA	149

<sup>99</sup> *Ibidem.*

### Capturados por los españoles en 1808. En la Bahía de Cádiz.

NOMBRE DEL NAVIO	NUEVO NOMBRE	BAJA	AÑ.SE	LUGAR	CAUSA	AÑ.S.T.
<i>ARGONAUTE</i>	<i>ARGONAUTA</i>	1810	2	BAHIA DE CADIZ	PRISION. ENCALLA. TEMPORAL. QUEMADO	12
<i>PLUTON</i>	<i>MONTAÑÉS</i>	1814	6	FERROL	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	10
<i>NEPTUNE</i>	<i>NEPTUNO</i>	1820	12	CARTAGENA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	17
<i>ALGESIRAS</i>	<i>ALGECIRAS</i>	1826	18	LA CARRACA	DESGUAZADO POR FALTA DE CARENA	22
<i>HEROS</i>	<i>HÉROE</i>	1842	34	FERROL	DESGUAZADO POR INUTIL	41

## 11. Una mínima bibliografía

Al tratarse de una de las batallas más conocidas de la historia naval universal, con una bibliografía que ha trabajado exhaustivamente los mil y un aspectos de la misma, conformada por centenas de estudios aportados por las historiografías española, británica y francesa especialmente, sobre todo después de la conmemoración de su bicentenario en el año 2005, vamos a limitarnos aquí, aparte de los citados en el texto, a ofrecer algunos de los trabajos más significativos al respecto de la batalla y sus circunstancias.

Comenzando por historias clásicas, como las de Ferrer de Couto, José, *Historia del combate naval de Trafalgar: precedida de la del renacimiento de la Marina Española durante el siglo XVIII*, Wenceslao Ayguals de Izco, Madrid, 1851; o la de Marliani, Manuel, *Combate de Trafalgar. Vindicación de la Armada española contra las aseveraciones injuriosas vertidas por Mr. Thiers en su 'Historia del Consulado y el Imperio'...* Cit.; o Alcalá-Galiano, Pelayo, (1909) *El combate de Trafalgar*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2003. Y siguiendo con las grandes recopilaciones de documentos y textos realizadas con motivo del bicentenario, como las de González-Aller Hierro, José Ignacio, *La campaña de Trafalgar, 1804-1805. Corpus documental conservado en los archivos españoles*, Ministerio de Defensa, Madrid, 2004, y O'Donnell, Hugo, *La campaña de Trafalgar. Tres naciones en pugna por el dominio del mar (1805)*, La Esfera de los Libros, Madrid, 2005. Y continuando con los trabajos generales, con documentación primaria y mucho detalle, como los de Lon Romero, Eduardo, *Trafalgar, Papeles de la campaña de 1805*, ya citado; Harbron, J.D., *Trafalgar and the Spanish Navy*, Conway Maritime Press, Londres, 1988; Corral Lafuente, José Luis, *Trafalgar*, Quinteto, Madrid, 2000; Franco Castañón, Hermenegildo, *La razón de Trafalgar: la campaña naval de 1805: un análisis crítico*, AF, Valladolid, 2005; y otros con apreciaciones generales sobre la batalla en su contexto, como González-Aller Hierro, José Ignacio, "Algunas consideraciones estratégicas y tácticas sobre la Campaña de Trafalgar", en Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto; y

Butrón, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; Rodríguez González, A. R., *Trafalgar y el conflicto naval anglo-español del siglo XVIII*, Editorial Actas, San Sebastián de los Reyes, 2005; Guimerá Ravina, Agustín, «Trafalgar: Myth and History», Harding, Richard (ed.), *A Great and Glorious Victory. New perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008; VV.AA., *Jornadas de Historia Marítima. Trafalgar, marco doctrinal y científico*, Instituto de Historia y Cultura Naval, Madrid, 2001. Sobre los buques, Cayuela Fernández, José y Pozuelo Reina, Ángel, *Trafalgar: hombres y naves entre dos épocas*, Ariel, Barcelona, 2004; Mejía Taveró, Juan Carlos, *Los navíos españoles de la batalla de Trafalgar*, Cultural, Madrid, 2004; San Juan, Víctor, *Trafalgar: Tres armadas en combate*, Ed. Sílex, Madrid, 2005; o Rodríguez González, A. R., “Los españoles en Trafalgar: navíos, cañones, hombres y una alianza problemática”, en *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; Goodwin, Peter, Principio del formulario *The Ships of Trafalgar. The British, French and Spanish Fleets, 21st October 1805*, Conway Maritime Press, Londres, 2005. Sobre la artillería en la batalla, Duffy, M., “La artillería en Trafalgar: adiestramiento, táctica y moral de combate”, en Ravina, Ramos y Butrón (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit.; o Sanjurjo Jul, J. M., “La artillería en Trafalgar”, *Revista General de Marina*, N.240, 2005. Y naturalmente las obras compilatorias ya citadas, de Agustín Guimerá, Alberto Ramos, Gonzalo Butrón y Víctor Peralta Ruiz. Para la armada francesa en la batalla, entre otros trabajos, Monaque, Rémi, *Trafalgar, 21 octobre 1805*, Tallandier, París, 2005, o Humbert, J.M. y Ponsonnet, B. (dir.), *Napoleón et la mer. Un rêve d'empire, Musée Nationale de la Marine, Paris, 2004*), y de nuevo Monaque, Rémi, “Trafalgar 1805: estrategia táctica y resultados”, Guimerá Ravina, Agustín; Ramos, Alberto; y Butrón, Gonzalo (eds.), *Trafalgar y el mundo atlántico*, Cit., aparte los trabajos ya citados en este apartado. Y para la británica, dos clásicos, Fraser, Edward, *The Enemy at Trafalgar: An Account of the Battle From Eye-Witnesses Narratives and Letters and Despatches from The French and Spanish Fleet*, E.P.Dutton & Co, Nueva York, 1906, y Warner, Oliver, *Trafalgar*, Bastford, Londres, 1959; y también Schom, Alan, *Trafalgar: Countdown to Battle, 1803–1805*, Atheneum, Nueva York, 1990. En torno a las conmemoraciones de 1805 se publicaron numerosos trabajos de interés, entre ellos, Clayton, Tim y Craig, Phil, *Trafalgar: The Men, the Battle, the Storm*, Hodder and Stoughton, Londres, 2004; Adkins, Roy, *Trafalgar: The Biography of a Battle*, Little Brown, Londres, 2004; Fremont-Barnes, Gregory, *Trafalgar 1805: Nelson's Crowning Victory*, Osprey Publishing, Londres, 2005; Adkin, Mark, *The Trafalgar Companion: A Guide to History's Most Famous Sea Battle and the Life of Admiral Lord Nelson*, Aurum Press, London, 2005; Nicolson, Adam, *Men of Honour: Trafalgar and the Making of the English Hero*, Harper Collins, Londres, 2005; Pocock, Tom, *Trafalgar: an eyewitness history*, Penguin Classics, Londres, 2005; Best, Nicholas, *Trafalgar*, Weidenfeld and Nicholson, Londres, 2005; Stilwell, Alexander (ed.), *The Trafalgar Companion*, Osprey Publishing, Oxford, 2005; Duffy, Michael, *Touch and Take. The Battle of Trafalgar. 21 October 2005*, The 1805 Club, Shelton, 2005; Cannadine, David (ed.), *Trafalgar in History: A Battle and Its Afterlife*, Palgrave Macmillan,

Basingstoke, 2006; Gardiner, Robert, *The Campaign of Trafalgar, 1803–1805*, Mercury Books, Londres, 2006; Tracy, Nicholas, *Nelson's Battles: The Triumph of British Seapower*, Naval Institute Press, Annapolis, 2008. Ver también la compilación de Harding, Richard (ed.), *A Great and Glorious Victory. New perspectives on the Battle of Trafalgar*, Seaforth Publishing, Barnsley, 2008.